ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

RELATORIO DO ANNO DE 1933

APRESENTADO AO

EXMO. SR. DR. JOSÉ AMERICO DE ALMEIDA

Ministro da Viação e Obras Publicas

PELO

Coronel JOÃO DE MENDONÇA LIMA

Director

1936
VILLAS BOAS & C.
Rio de Janeiro

Snr. Ministro.

Passando ás mãos de V. Ex. o Relatorio referente ao anno de 1933, cumpre-me pedir a sua attenção para alguns ponto que julgo de maior importancia.

Refiro-me, em primeiro logar, á deficiencia de carros e ao seu precario estado de conservação.

Si a situação das locomotivas não é má, o mesmo não se pode dizer dos carros e vagões.

As nossas officinas não estão apparelhadas para manter em bom estado o grande parque de material rodante.

Possuindo a Estrada 1.079 carros e 7.189 vagões, acham-se aguardando reparação 124 carros e 817 vagões, e, em reparação, 92 carros e 160 vagões das duas bitolas. Aguardando reparação existem, portanto, 941 vehiculos de ambas as bitolas. Desviados ao longo da linha, sujeitos ás intemperies e aos roubos, estão se estragando, cada vez mais, e, si não forem fornecidos recursos para sua reparação, muitos terão de ser retirados do serviço, ficando, assim, diminuido o patrimonio da Estrada. A situação, si bem que ainda má, melhorou um pouco, graças aos creditos concedidos, que permittiram buscar auxilio na industria particular.

Além disso, o material necessario aos serviços da Estrada continua a não ser fornecido com a presteza e na quantidade que seria a desejar.

O segundo ponto sobre o qual desejava pedir a attenção de V. Ex. é a concorrencia rodoviaria.

Séria concorrencia vem esta Estrada soffrendo por parte dos automoveis. Como V. Ex. verá adeante, em uma uniformidade impressionante vêm os Snrs. Inspectores do Trafego chamando a attenção desta Directoria para o problema que exige solução geral e ampla, a qual, entretanto, por envolver assumpto de esphera federal, só poderá ser dada pelo Governo.

Attendendo a que as questões relativas ao pessoal da Estrada, com a diversidade de soluções que recebem, sujeitas ao arbitrio de pontos de vista, embóra ás vezes acertados, sob certos aspectos, crêam situações de desigualdade no tratamento de factos identicos, precedencias ou movimentos de reinvidicações, e originam numero avultado de processos, que, por sua vez, com decisões isoladas e sem a imprescindivel uniformidade, por melhor inspiradas que sejam, constituem nova fonte de casos discutiveis, esta Directoria decidiu a creação do "Departamento do Pessoal", á semelhança dos que são mantidos em outras organizações industriaes e commerciaes, tendo já havido, nesta Estrada, providencias preliminares para a sua installação, como disso nos dá noticia o relatorio de 1929.

Não sendo, porém, aconselhavel a reunião simultanea e immediata, no "Departamento do Pessoal", das attribuições que lhe serão affectas, sem o preparo prévio de uma padronização inicial nas Divisões, estão sendo os assumptos relativos a pessoal estudados e orientados, sob a acção mais dirécta dos respectivos Chefes, por um chefe de serviço de escolha dos mesmos, constituindo o conjuncto de trabalhos assim creado o "Serviço do Pessoal da Divisão."

O expediente, as communicações e os entendimentos entre o "Serviço do Pessoal" de cada Divisão e o "Departamento do Pessoal", se farão directamente, sendo, entretanto, indispensavel a approvação desta Directoria ás ordens, circulares, etc., que forem expedidos.

Encontrará V. Ex. no que se segue dados mais pormenorizados sobre o que de mais importante occorreu nas diversas Divisões da Estrada.

1.ª DIVISÃO

Receita e Despesa

Receita:—	1933	1932
Renda Industrial	163.144:637$000	144.587:949$931
Renda de proprios nacionaes	829:734$100	761:656$584
Renda extraordinaria	881:468$900	10.400:767$110
Total	164.855:840$000	155.750:373$625

Na Renda Extraordinaria de 10.400:767$110, relativa a 1932, estão incluidos..... 8.960:691$479 da taxa addicional de 10 % sobre as tarifas de transportes. A importancia correspondente á mesma taxa arrecadada em 1933 está incluida na Renda Industrial.

Despesa:—	1933	1932
Custeio ordinario	164.356:474$800	165.097:089$554
Custeio extraordinario	9.570:391$800	1.359:641$732
Obras Novas	4.430:657$300	6.046:370$443
Despesa do Ministerio da Viação	682:793$000	1.452:731$196
Total	179.040:316$900	173.955:832$925

Os quadros annexos, fornecidos pela Inspectoria da Receita e Sub-Contadoria Seccional, trazem, devidamente discriminadas, a receita e despesa.

Sobre esses quadros ha a notar:

a) — no quadro da Inspectoria da Receita a importancia de 4.213:713$200, deduzida da renda, para pagamento de material, por ajustes, foi incluida na renda, ao passo que no quadro da Sub-Contadoria Seccional essa importancia foi destacada;

b) — no quadro da Inspectoria da Receita não foi considerada a importancia de..... 3.007:506$174 correspondente a 1 ½ % sobre a renda pertencente á Caixa de Aposentadoria e Pensões;

c) — no quadro da Sub-Contadoria Seccional já foram deduzidas as importancias correspondentes ás restituições por excesso de frétes cobrados, bem como as importancias recebidas a mais, pertencentes aos funccionarios das estações e posteriormente restituidas.

Escriptorio Central. — O Escriptorio Central, cuja funcção é coordenar todos os serviços da Divisão, realizou perfeitamente a sua finalidade.

Circularam nesse escriptorio 80.095 processos de diversas naturezas, ou sejam, em média mensal, 6.675, ou diaria 267, havendo dias de 600 até 700 processos em transito.

O serviço de folhas de pagamento organizou 634 folhas, durante o anno, ou sejam, em média, 54 por mez, não estando incluidas nesse total as folhas da Directoria e Secretaria. Foram fornecidos 2.036 attestados de terço e informados 2.300 processos. Houve 1.067 averbações de emprestimos, 90 de contractos para aluguel de casa e hypothécas, rapidos, etc.

O serviço de fés de officio foi executado a contento.

Inspectoria da Receita. — Correram regularmente os multiplos serviços dessa Inspectoria.

Foram 628 as reclamações apresentadas por excesso de frétes cobrados pelas estações, tendo sido liquidadas 468, estando as demais em processo.

Durante o anno de 1933 foram effectuados os seguintes despachos:

Mercadorias—			
Em trafego proprio	fréte a pagar	442.902	
» » »	fréte pago	256.654	699.556
Encommendas—			
Em trafego proprio		874.815	
Rotulos—			
Em trafego proprio		343.539	1.218.354

Inspectoria da Despesa. — Os seus trabalhos tambem correram regularmente.

Contabilidade Orçamentaria. — Os dados relativos ao movimento financeiro-orçamentario de 1933, comparados com os do anno anterior, constam dos quadros juntos.

Inspectoria do Thesouro. — Essa Inspectoria vem funccionando com toda a regularidade.

Em 1933 foram recebidas e pagas 8.595 folhas, menos 133 que no anno anterior.

Inspectoria Commercial. — Essa Inspectoria apresentou 586 pareceres sobre questões de Tarifas, assumptos regulamentares economicos, concessões varias e outros.

Devo salientar o interesse do pessoal dessa Inspectoria pela boa execução dos serviços que lhes estão afféctos.

Inspectoria de Estatistica. — Os serviços dessa Inspectoria, que estão sendo executados por pessoal contractado, em sua maioria, estão correndo em condições animadoras.

Inspectoria Technica de Materiaes. — Os trabalhos dessa Inspectoria, em numero de 2.060 em 1932, e 2.265, em 1933, relativos a analyses, foram assim distribuidos:

Para a Estrada	2.171	
» particulares	41	
» outras repartições	53	2.265

Foram despachados por essa Inspectoria 267 processos e expedidos 97 officios e 195 memoranda.

Inspectoria Administrativa de Materiaes. — Os trabalhos attribuidos a essa Inspectoria foram realizados com toda a regularidade durante o anno findo.

As acquisições effectuadas, por intermedio da Commissão Central de Compras, importam em 66.574:758$763, assim discriminadas:

(Decreto n.º 22.320, de 6-1-933 — Despesa)

Importancia correspondente a acquisições effectuadas pela Commissão Central de Compras.

Sub-consignação n.º 8 (material permanente)	444:510$600	
Sub-consignação n.º 9 (material de consumo)	55.992:640$663	56.437:151$263

Decreto n.º 22.761, de 25-5-933—
Valor do material adquirido ..... 7.019:827$500

Decreto n.º 22.499, de 27-2-933—
Realizadas tres concorrencias ..... 499:165$000

Decreto n.º 22.858, de 26-6-933—
Realizadas quatro concorrencias ..... 1.000:000$000

Decreto n.º 23.005, de 28-7-933—
Realizadas cinco concorrencias ..... 1.618:615$000

66.574:758$763

Durante o anno de 1933 foram realizadas 91 concorrencias, attingindo o seu valor total á importancia de 935:793$709, assim distribuida:

para a reserva da Directoria	89:977$484	
» » 1.ª Divisão	52:413$100	
» » 2.ª »	147:237$070	
» » 3.ª »	225:614$480	
» » 4.ª »	277:868$775	793:110$909

Decreto n.º 23.346, de 10-11-933—
(Supplementar)
Sete concorrencias realizadas ..... 142:682$800

935:793$709

Secção Industrial da Inspectoria Administrativa de Materiaes. — A despesa com os diversos serviços executados pela Officina Typographica attingiu, em 1933, á importancia de 556:168$086, assim discriminada:

Pessoal	224:813$769	
Material	331:354$317	556:168$086

Em 1932 a despesa effectuada com os serviços acima referidos, foi a seguinte:

Pessoal	233:169$304	
Material	248:748$940	481:918$244

Houve, assim, em 1933, um augmento de 74:249$842.

O serviço de impressão de bilhetes, em numero de 53.538.517, importou em..... 268:616$437, sendo 52:782$000 relativos a pessoal e 215:834$437 de material.

Em 1932 foram impressos 58.080.457 bilhetes, sendo o custo dessa obra 256:958$153, assim distribuidos:

Pessoal	60:251$045	
Material	196:707$107	256:958$153

Preço unitario dos bilhetes, por especie—

Peq. percurso	Suburbios	Interior	Ingressos	
$004,870	$004,913	$007,144	$004,843	Em 1933
$004,354	$004,289	$006,74	$004,78	Em 1932

DEMONSTRAÇÃO DA RECEITA E DESPESA
DE JANEIRO A DEZEMBRO
DE 1933

QUADRO FORNECIDO PELA

DEMONSTRAÇÃO DA RECEITA E DESPESA DE JANEIRO A DEZEMBRO

RECEITA	1933	1932
Renda Industrial.		
Arrecadada e remettida ao B. do Brasil	138.088:974$000	114.444:874$063
Renda de transportes. Repartições Federaes	18.570:077$200	22.849:148$974
Renda de transportes dos Estados a receber	12:902$400	2:001$100
Renda entregue á Caixa de Aposentadoria e Pensões (1,5%)	3.029:705$300	3.007:506$174
Reclamações por extravio de mercadorias	136:738$400	70:706$420
Material rodante — Ajustes	3.051:919$700	4.213:713$200
Reparação de material rodante:		
Decreto 23.005, de 28-7-1933	254:320$000	—
	163.144:637$000	144.587:949$931
Renda de Proprios Nacionaes:		
Arrecadada e remettida ao B. do Brasil	829:734$100	761:656$584
Renda extraordinaria:		(*)
Idem, idem, idem	881:468$900	10.400:767$110
	164.855:840$000	155.750:373$625

(*) Em 1932 estão incluidos 8.960:691$479 da taxa addicional de 10 % sobre as tarifas de transportes.

SUB-CONTADORIA SECCIONAL

DE 1933, COMPARADA COM A DE IGUAL PERIODO DE 1932

DESPESA	1933		1932
Custeio ordinario.			
Verba 3.ª — Pessoal	—	99.038:007$200	93.660:191$699
» 3.ª — Material	—	3.026:827$800	4.010:919$023
» 3.ª — Material (C. C. Compras)	—	48.274:926$200	51.871:477$118
» 14.ª — Dif. de vencimentos	—	327:577$800	339:215$496
Agentes Pagadores — Despesas de Pessoal a Classif.	—	9.047:612$600	9.224:740$932
Contr. de 1,5 %. para a Caixa de Aposentadoria e Pensões	—	3.029:705$300	3.007:506$174
Reclamações por extravio de mercadorias e avarias	—	136:738$400	70:706$420
Verba 23.ª do Min. da Fazenda:			
Pessoal e Material	—	1.475:079$500	2.912:332$692
	—	164.356:474$800	165.097:089$554
Custeio extraordinario.			
Relação de material rodante:			
Dec. 22.858, de 26-3-933	615:020$000	—	—
» 22.499, de 27-2-933	499:165$000	—	—
» 23.005, de 28-7-933	254:320$000	—	—
» 21.607, de 12-7-932	—	1.368:505$000	1.359:641$732
Substituição de trilhos:			
Despesa de material a classificar	—	8.201:886$800	—
	—	9.570:391$800	1.359:641$732
Obras Novas.			
Ramal de Santa Barbara e Variante de Poá	—	—	—
Dec. 22.479, de 20-2-933	619:976$800	—	—
» 22.582, de 27-3-933	758:760$800	1.378:737$600	—
» 21.257, de 7-4-932	—	—	1.832:657$243
Material rodante — ajustes	—	3.051:919$700	4.213:713$200
	—	4.430:657$300	6.046:370$443
Despesa do Ministerio da Viação.			
Verba 14.ª — Pessoal em disponibilidade	—	682:793$000	1.452:731$196
	—	179.040:316$900	173.955:832$925

O que foi arrecadado em 1933 está incluido na Renda Industrial arrecadada.

QUADRO FORNECIDO PELA INSPECTORIA DA RECEITA

DEMONSTRAÇÃO DA RENDA INDUSTRIAL DA CENTRAL DO BRASIL

De JANEIRO a DEZEMBRO	1929	1930	1931	1932	1933
Arrecadado pela Central	127.080:036$585	116.471:796$884	117.338:403$815	102.936:513$417	114.183:376$204
» » » 10%	12.107:934$325	9.291:891$350	9.100:082$150	7.861:258$979	8.883:727$500
Deduzido da renda para pag.º ajustes	24.695:269$161	9.498:362$358	4.347:075$024	4.213:713$200	3.051:919$689
	163.883:240$071	135.262:053$592	130.785:560$989	115.011:485$596	126.119:023$393
Arrecadado pelo Trafego Mutuo	17.034:827$820	12.727:183$281	12.328:797$903	11.645:364$795	12.552:632$397
» » » » 10%	1.051:686$850	857:714$600	890:182$200	812.137$100	824:222$800
	181.969:754$741	148.846:951$473	144.004:541$092	127.468:987$491	139.495:878$590
Transporte por conta dos Estados	4.864:222$600	4.218:185$690	3.022:852$300	2.984:752$200	4.727:904$500
» » » » » 10%	463:836$300	406:004$200	258:622$300	287:435$700	457:791$800
	187.297:813$641	153.471:141$363	147.286:015$692	130.741:175$391	144.681:574$890
Transporte por conta do Governo Federal	10.706:204$796	11.430:539$500	15.339:532$919	22.850:369$024	18.569:560$200
	198.004:018$437	164.901:680$863	162.625:548$611	153.591:544$415	163.251:135$090

2.ª DIVISÃO

Movimento Financeiro. — Apresentou-se bem satisfactorio. Das nove inspectorias de Trafego, apenas duas accusaram decrescimo de renda, em relação a 1932. Por outro lado, a despesa manteve-se rigorosamente dentro da respectiva dotação orçamentaria, que foi a seguinte:

Pessoal	18.520:100$000	
Material	1.310:000$000	19.830:100$000

Movimento de Passageiros. — Deficiencia de Carros — Apezar da conhecida deficiencia de carros e do seu precario estado de conservação, o movimento de passageiros manteve-se elevado, como se vê dos quadros seguintes:

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

INSP.	COM BILHETES		COM PASSES		TOTAES		
	1.ª Classe	2.ª Classe	1.ª Classe	2.ª Classe	1.ª Classe	2.ª Classe	Geral
I. T. 1	14 796.295	24.096.764	22.062	28.690	14.818.357	24.125.454	38.943.811
» » 2	199.900	390.517	16.505	26.077	216 405	416.594	632.999
» » 3	1.271.066	3.161.073	30.112	52.945	1.301.178	3.214.018	4.515.196
» » 4	192.726	346.213	27.410	28.663	220.136	374.876	595.012
» » 5	198.780	333.924	10.370	19.222	209.150	353.146	562.296
» » 6	36.818	70.484	1.921	3.115	38.740	73.599	112.339
» » 7	18.531	33.502	2.221	3.530	20.752	37.032	57.784
» » 8	2.653.710	6.399.431	668	3.655	2.654.378	6.403.086	9.057.464
» » 9	107.057	175.656	2.096	2.814	109.153	178.470	287.623
Total....	19.474.883	35.007.584	113.365	168.711	19.588.247	35.176.277	54.774.524

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS EM D. PEDRO II

MEZES	SUBURBIOS		INTERIOR	
	N.º de passagens	Renda	N.º de passagens	Renda
Janeiro	774.283	258:088$300	17.642	429:329$500
Fevereiro	612.383	239:723$100	16.985	380:151$400
Março	725.661	257:849$500	18.223	430:413$600
Abril	738.354	261:507$200	19.052	398:861$300
Maio	690.747	261:316$700	14.685	358:044$700
Junho	815.804	276:275$100	17.723	423:600$400
Julho	867 612	282:405$900	17.441	340:736$800
Agosto	836.147	288:255$500	17.904	365:110$200
Setembro	845.927	274:136$600	25.059	358:515$600
Outubro	856.880	271:946$700	20.199	414:297$600
Novembro	836.664	271:708$400	18.139	362:871$600
Dezembro	697.132	274:583$200	18.270	485:504$800
	9.297.594	3.217:796$200	221.322	4.747:437$500
Em 1932	6.426.627	3.098:849$300	181.517	3.616:985$300
Augmento em 1933	2.870.967	118:946$900	39.805	1.130:452$200

Augmento total em 1933:

em passageiros.....2.910.772 em dinheiro.....1.249:399$100

NUMERO DE PASSAGEIROS E RESPECTIVA RENDA EM D. PEDRO II, NORTE E BELLO HORIZONTE

ESTAÇÕES	Suburbios	Interior	Total	Média diaria	Renda
D. Pedro II	9.297.594	221.322	9.518.916	26.441	7.965:233$700
Norte	3.928.966	286.330	4.215.296	11.709	6.266:898$500
Bello Horizonte	—	—	45.599	127	2 790:518$400

O numero de vagões em reparação, tendo sido superior a 20%, cuidados especiaes mereceu o movimento dos que estavam em serviço para attender ao transporte exigido.

Os quadros abaixo, relativos ao movimento de cargas nas principaes estações, mostra que, para as desta Capital, houve pequeno decrescimo, relativamente a 1932.

MERCADORIAS EM TRAFEGO NAS PRINCIPAES ESTAÇÕES EM 1933

(Kilos)

ESTAÇÕES	MERCADORIAS			TOTAES	
	Recebidas	Expedidas	Baldeadas	Em 1933	Em 1932
Maritima	138.033.961	790.018.348		928.052.309	1.028.249.957
São Diogo	81.591.562	88.031.443	1.220.000	170.843.005	95.834.681
D. Pedro II	7.593.278	9.093.360		16.686.638	13.778.679
A. Maia	92.979.980	21.118.459		114.098.439	
Norte Cargas	208.083.588	193.086.394	133.534.678	534.704.660	
B. Horizonte	183.138.849	32.294.126	4.732.750	220.165.725	

Observação:—Para as estações Maritima, São Diogo e D. Pedro II e (bagagens e encommendas), o total de 1933 é inferior 22.281.365 kilos ao de 1932.

SERVIÇO DE MERCADORIAS DAS ESTAÇÕES DO RIO DE JANEIRO

a) — MARITIMA (Do interior)	1932 Kgs.	1933 Kgs.
Café	86.827.258	72.889.712
Feijão	13.299.780	8.841.445
Milho	13.373.560	22.237.804
Minerio	40.275.000	34.065.000
Diversos	144.425.738	453.394.191
Totaes	298.201.336	591.428.152

(Para o interior)

	Kgs.	Kgs.
Carvão da Estrada	336.149.006	379.489.185
Carvão de particulares	6.270 000	9.371.883
Mercadorias da Estrada	88.802.448	86.282.790
Mercadorias de particulares	298.827.167	314.874.490
Totaes	730.048.621	790.018.348

b) — SÃO DIOGO	1932	1933
(Do interior)	Kgs.	Kgs.
Encommendas	12.085.002	8.893.551
Mercadorias diversas	21.817.722	51.019.468
Carne verde	18.099.441	21.678.543
Totaes	52.002.165	81.591.562
(Para o interior)	Kgs.	Kgs.
Mercadorias de pateo	39 527.811	67.991 362
Mercadorias diversas	285.331	16.696.661
Encommendas	4.019.374	3.343.420
Totaes	43.832.516	88.031.443
Mercadorias com descarga pela parte		1.220.000

c) — ALFREDO MAIA		
(Do interior)	Kgs.	Kgs.
Lenha	2.625.500	2.481.150
Mercadorias diversas	9.783.506	8.310.855
Materiaes de construcção	61.850.700	55.486.679
Totaes	74.259.706	66.278.684
Encommendas diversas		26.701.296
(Para o interior)	Kgs.	Kgs.
Materiaes de construcção	1.260 000	760.500
Mercadorias diversas	14.769.417	12.301.315
Lenha	—	—
Totaes	16.029.417	13.061.815
Encommendas diversas		8.056.644

As tres grandes estações de mercadorias da cidade do Rio de Janeiro receberam e expediram 1.666 387.744 kilos, o que corresponde á media de 5.358.159. kilos por dia util (unico em que é feito o recebimento e entrega de mercadorias).

BAGAGENS E ENCOMMENDAS EM D. PEDRO II

O movimento de bagagens e encommendas em D. Pedro II foi o seguinte:

1933			Kgs.
Volumes carregados	318.498	com	9.093.360
Volumes descarregados	256.863		7.593.278
Totaes	575.361		16.586.638

1932		Kgs.
Volumes carregados	260.657	6.935.259
Volumes descarregados	203.265	6.843.430
Totaes	463.922	13.778.689

Como se vê, foram carregados e descarregados em D. Pedro II, em 1933, mais 111,439 volumes, com uma differença, em peso, de 2.907.949 kilos a maior, do que em 1932.

Concorrencia rodoviaria. — Séria concorrencia vem esta Estrada soffrendo por parte dos automoveis. Numa uniformidade impressionante os Srs. Inspectores de Trafego pedem a maxima attenção desta Directoria para o problema, alvitrando providencias, que se podem resumir em abatimentos de tarifas.

Julguei dever reproduzir textualmente o modo de pensar desses inspectores.

O Sr. Inspector da 3.ª Inspectoria do Trafego computa em 2.400 o numero de passageiros desviados em São Paulo, por dia, dos trens da Central, numero que ao custo médio de transporte de 3$400 por passageiro, dá o prejuizo annual de 2.937:600$000.

Propõe, o mesmo Inspector, para combater essa evasão, uma tabela de preços calculada na base da tarifa especial D. Pedro II-Barra do Pirahy, com 50% de augmento, o que ainda permitte alcançar o objectivo visado.

No que concerne ás mercadorias, calcula-se que pela estrada de rodagem Rio-São Paulo transitam, desviadas da Central, cerca de 40.000 toneladas de mercadorias, por anno, que se classificariam em nossas tabellas C-1 a C-7, sendo o prejuizo correspondente de cerca de 9.000:000$000 por anno. Sommada esta importancia á que foi ha pouco registrada a respeito do desvio de passageiros, vê-se que o transporte rodoviario entre o Rio e São Paulo está desviando desta Estrada, por anno, cerca de 12 000:000$000. Diz, aquelle Inspector, textualmente:

> "Em identico periodo, a nossa estação de Norte—Cargas exportou para o Rio apenas 103 toneladas; admittindo-se que a mesma tonelagem fosse importada do Rio, muito embóra seja a exportação maior do que a importação, concluiremos que, emquanto que pela estrada de rodagem se constatou o transporte de 780 toneladas, pela nossa Central apenas 206 toneladas se transportaram, ou seja que o transporte rodoviario nos excedeu em 73%, approximadamente.—Considere-se, ainda, que productos ha que estão procurando transporte maritimo, via Santos, o que de muito elevará o nosso prejuizo. Ainda aqui se verifica a necessidade de uma mais adequada applicação tarifaria (caso geral nosso), especialmente para as mercadorias que se classificam de C-1 a C-7, de modo que se obtenha, expontaneamente, a intensidade de trafego desejada, em franca e progressiva concorrencia ao transporte rodoviario. — Tudo isso, emfim, nos leva a concluir, que, ou a Central tomará a peito o combate ás rodovias, ou terá, em breve, o seu trafego praticamente annullado, com as desastrosas consequencias que são de prevêr. Não é crivel permittir-se, sem grave erro, que continue um tal serviço de omnibus e caminhões a nos infringir livremente, assim, um prejuizo tão consideravel, com tendencias a aggravar-se pela falta de providencias repressoras, de nossa parte, exclusivamente."

O Sr. Inspector da 2.ª Inspectoria do Trafego relata que, no mesmo ramal de São Paulo, o trecho Cruzeiro-Guaratinguetá, sejam 41 kilometros, começa a ser explorado por duas emprezas de auto-omnibus. Julga o mesmo Inspector que a victoria da conducção rodoviaria é natural "pelo menos na parte attinente aos viajantes, pois, emquanto o omnibus percorre a cidade e os seus mais distantes arrabaldes em busca de passageiros para conduzil-os ao destino,

sem outro incommodo que não seja o de embarcar, fica a Estrada na contingencia de ser procurada em suas estações, localizadas, muitas vezes, em pontos retirados do centro, para embarcarem em trens que, na generalidade, fazem uma curta parada de dois minutos, o que os obriga a estar presentes com antecedencia, sujeitos ainda a toda a sórte de formalidades que exige todo o transporte ferro-viario".

—O Sr. Inspector da 4.ª Inspectoria do Trafego assim se exprime sobre o assumpto:

> "As rendas têm continuado a decrescer devido a concorrencia das rodovias, concorrencia que nos parece desleal por causa das facilidades que as Emprezas Rodoviarias desfructam na sonegação dos impostos estaduaes, etc. Isto quanto ao transporte de mercadorias. — Relativamente ao transito de passageiros, ao passo que a Estrada inclue nos preços de suas passagens o imposto federal de transporte e o estadoal, as emprezas rodoviarias não são compellidas a cobral-os. Além disso, ha ainda a falta de uma tarifa especial para os trens mixtos, que, correndo obrigatoriamente, segundo os seus horarios, têm a despesa forçada — donde só resultar vantagem si fôr augmentado o numero de passageiros, mesmo com passagens baratas.

O Sr. Inspector da 5.ª Inspectoria do Trafego, estudando minuciosamente a situação de varias estações, tem occasião de assignalar frequentemente a concorrencia que nos occupa. A proposito de Bello Horizonte, mostra elle como tem sido mais accentuado o transporte na bitola estreita do que na larga, o que revela o desenvolvimento que vem tendo a zona servida por aquella bitola. E, continua elle:

> "...como não ha motivos para que na bitola larga não se dê o mesmo, tanto mais quanto se vem notando accentuada ascenção no movimento commercial da capital de Minas, força é concordar que outra cousa vem influindo nos nossos transportes. — E', a meu vêr o desenvolvimento dos transportes em rodovias. E' interessante notar a grande differença entre os vagões recebidos para descarga e os expedidos carregados, e, uma vez que estes vagões têm que ser reexpedidos vasios, era o caso de se estabelecer um systema de tarifas reduzidas entre Bello Horizonte e Norte, para as mercadorias meúdas, aproveitando o retorno dos vagões."

A proposito da estação de Rio Acima, diz o mesmo Inspector:

> "A renda seria muito maior si não fôra a concorrencia que nos faz a rodovia, que está cobrando passagens para Bello Horizonte, ida e volta, á razão de 11$000 e, par a Itabirito, 5$000.— O mesmo acontece com a importação de mercadorias de frete mais elevado, como sejam bebidas, assucar e outras, as quaes estão sendo, de algum tempo a esta parte, transportadas pelos auto-caminhões da rodovia Rio-Bello Horizonte. Esta concorrencia já se extendeu até os productos da Usina local, que acaba de obter o preço de 120$000 por tonelada das panellas de ferro que fabrica.—O maior peso e menor rendimento constatados se deve, em parte, á concorrencia das rodovias, como ficou demonstrado em relação á importação das mercadorias ricas, isto é, das que maior fréte proporcionam."

O Sr. Inspector da 6.ª Inspectoria do Trafego assim se exprime:

> "A reducção de tarifas torna-se cada vez mais necessaria e precisa ser feita, quer na parte referente ás passagens, quer na de frétes. Os preços actuaes de passagens são caros e não correspondem ás condições de vida. E' verdade que os impostos, taxas, etc., muito concorrem para que os preços sejam mais elevados do que realmente parecem. — A creação de passagens com reducções, para os trechos em que ha rodovias, é urgente. — A reducção de frétes é uma medida que não se deve protelar para que sejam evitados maiores prejuizos. Para que se avalie o exaggero das tarifas cobradas actualmente, vou citar o caso da cal, principal producto de exportação do trecho Capitão Eduardo-Sete Lagoas. Vou comparar o fréte actual com os cobrados em 1913 e 1919: — Em 1913, uma tonelada de cal até a distancia de 100 kilometros pagava $020 por kilometro. Em 1919, a mesma quantidade, na mesma distancia, $052, por kilometro. Em 1933 a mesma quantidade, na mesma distancia, $100; por kilometro, ou cinco vezes mais do que em 1913, ou quasi duas vezes do que em 1919. Nessas importancias ($020, $052 e $100) não estão incluidos os impostos, taxas, etc. A elevação da tarifa foi de tal ordem que deixaram de ser centros de exportadores de cal as estações Ribeirão da Matta, Periperi e Arcoverde."

O Sr. Inspector da 7.ª Inspectoria do Trafego, mesmo para a distante cidade de Diamantina, assignala a concorrencia rodoviaria.

Finalmente, o Sr. Inspector da 9.ª Inspectoria do Trafego assim se refere ao assumpto:

> "Creio que a medida que se impõe inadiavel e capaz de proporcionar melhor arrecadação é a revisão geral das tarifas... A complicada associação de taxas accessorias a cobrar, na sua maioria extranhas ao encargo do transporte propriamente dito — como sejam "viação federal", 10% para "Novos encargos" e os impostos estadoaes — apresenta aos olhos dos leigos e ignorantes dos contractos firmados com os Estados, para a cobrança de impostos, e dos encargos creados por actos governamentaes, o custo do transporte assustadoramente accrescido. — Nos transportes rodoviarios, taes encargos ou não existem ou são facilmente burlados, porque, si são cobrados nos postos ficaes das barreiras entre-estaduaes, o são sem o minucioso e accurados exame dos empregados fiscaes, que não exigem a especie dos volumes a granel, mas, os vêm empilhados, tanto podendo ser iguaes aos das camadas superiores, como differentes e occultos sob estes. — Não quero dizer com isto, porém, que sejam estes os unicos pontos desvantajosos para os transportes ferroviarios, em relação aos rodoviarios. — As estradas de ferro, uma vez construidas, jamáis serão abandonadas pelos governos estaduaes ou federal. Uma companhia de transportes rodoviarios, sem diminuição de seu capital, póde mudar o seu itinerario ou abandonar regiões, sem maiores damnos, porque não têm material fixo e, justamente por isso, póde explorar certos trechos, abandonando-o si não lhe offerece lucros. Ora, uma vez que as Estradas de ferro têm que manter suas vias, despendiando-as, quér haja equilibrio financeiro quér não, têm que procurar, portanto, um meio mais radical para combater a supremacia das emprezas rodoviarias nas suas facilidades. Logo, o barateamento das tarifas, a simplificação de suas classificações, a creação de tarifas especiaes para alugueis de vagões, sem restricções das especies de carregamento, de sua embalagem, da carga e da descarga, é o mais seguro meio de combate e o mais rapido. — Outro ponto muito accentuado nas discussões sobre os transportes ferroviarios são as differenças de frétes cobrados a maior pela má applicação das tarifas, o prolongado e difficil processo de restituição e as demóras protelatorias nos processos de reclamações, por extravios e damnos causados nas mercadorias. Já não é curiosidade falar-se da burocracia nos processos dessa natureza. Tantas e tão esdruxulas exigencias são feitas que os prejudicados, ao conhecerem-nas, desistem de legitimas reclamações e se afugentam, buscando outros meios de transporte menos complicados e que lhes attendam com a mesma promptidão com que elles lhes dão rendas."

O Snr. Inspector da 9.ª Inspectoria do Trafego assignála acima uma das irregularidades existentes na lucta desigual que vimos estudando. Referimo-nos á evasão de impostos nas estradas de rodagem. Emquanto a arrecadação destes é rigorosissima, pelo systema em vigôr nesta Estrada — é uma verdadeira ficção nas estradas de rodagem. O mesmo Inspector cita o seguinte exemplo: —

> "Uma caixa dos conhecidos queijos de Palmyra, paga, pela Central, da estação Santos Dumont, ao Rio, cerca de 12$000, inclusive o imposto estadual, que, só elle se eleva a 3$500, emquanto os caminhões fazem o mesmo transporte por 5$000, o que mostra o não pagamento daquele imposto, ou, pelo menos, grande sonegação. E' sabido que os chamados postos fiscaes das estradas de rodagem não dispõem siquér, de balanças, sendo a carga dos automoveis informada pelos proprios conductores". —

Como V. Ex. vê, o problema se apresenta de molde a exigir solução urgente e ampla. Soluções parciaes têm sido tomadas. Verifica-se, porém, pelo exposto, que essas não bastam e que a solução geral e conveniente só póde ser tomada pelo Governo, pois envolve assumpto da esphéra federal, como sejam o dos impostos e o das tarifas.

Uma commissão de nomeação federal, com representantes dos Estados percorridos pela Central e das demais partes interessadas, como sejam as emprezas de transporte rodoviario, parece-nos o meio conveniente para um estudo basico, em que pudesse o Governo calcar as disposições legaes que o importante problema está exigindo, em defesa dos vultosos interesses desta via-ferrea e da economia geral da Nação.

Movimento de café. — O movimento de café foi bem mais vultoso do que o de 1932.

— Cafés controlados pela 3.ª Inspectoria do Trafego — O aluguel ao D. N. C. dos armazens de Cachoeira regularizou o transporte dessa mercadoria, no ramal de São Paulo.

— Cafés recebidos por outras vias — De procedencia mineira e para os destinos abaixo discriminados, foram despachadas em diversas estações desta Estrada 62.639 saccas, assim parcelladas:

Maritima	45.405	
Alfredo Maia	902	
Entre Rios	13.375	
Porto Novo	592	
Ponte Nova	2.305	
Santos	60	62.639

Procedente das estações da Rêde Mineira de Viação e com destino a Maritima, foram baldeadas, em Cruzeiro e Barra Mansa, 429.608 saccas.

— *Movimento de laranjas.* — Cresceu sensivelmente, o movimento relativo a essa exportação; de 54.953 toneladas em 1932, passou a 75.044 toneladas em 1933, registrando-se, assim, um augmento de 20. 091 toneladas.

Assignálo esse accrescimo com satisfação, tendo em vista o rapido desenvolvimento das regiões productoras, tributarias da Central. Industria altamente promissora, incentivada pelos competentes departamentos do Governo — aos quaes esta Estrada vai auxiliando o quanto póde, como, por exemplo, com a construcção de desvios e galpões apropriados, em diversas estações — o transporte que vem offerecendo não é, por emquanto, propriamente renumerativo, mas, poderá vir a ser, em futuro não remoto.

O quadro seguinte discrimina as diversas estações de procedencia e a sua importancia relativa:

EXPEDIÇÃO DE LARANJAS PELAS ESTAÇÕES ABAIXO

	Kilos
Linha do Centro:	
Nilopolis	31.472
Mesquita	3.226.175
Nova Iguassú	17.067.120
Morro Agudo	7.534.299
Austin	4.261.110
Queimados	82.406
Ramal de Mangaratiba:	
Bangú	1.508.868
Santissimo	933.767
Senador Vasconcellos	5.333.894
Campo Grande	21.919.745
Inhoahyba	2.098.409
Paciencia	2.333.740
Ramal de Austin:	
Cabuçú	718.500
Linha Auxiliar:	
Andrade Araujo	14.056
A transportar	67.063.561

Transporte	67.063.561	
Ramal de São Paulo:		
Taubaté	4.638.864	
Quiririm	39.000	
Caçapava	1.944.533	
Engenio de Mello	10.714	
Jacarehy	1.353.420	
Total em 1933		75.050.092
em 1932		54.953.060
Augmento verificado em 1933		20.097.032

Observação: — O acondicionamento dos 75.050.092 kilos foi feito em 1.798.082 volumes, quasi que na sua totalidade constituidos por caixas, conforme o modelo exigido pelo Ministerio da Agricultura para a exportação.

Trafego mutuo. — Conforme já assignalei em o relatorio referente a 1932, faz-se necessario estabelecer as condições de trafego mutuo com a Leopoldina Railway, pois o regimen actual é francamente prejudicial aos interesses da Central. Providencias varias se impõem. A construcção de armazens de café, por exemplo, em Alfredo Maia, seria medida de grande alcance. De 52.054 saccas de café que a Central transportou em 1932, recebidas em Ponte Nova e Porto Novo — que são tambem, como se sabe, estações da Leopoldina — apenas recebeu 2.897 em 1933. Tendo havido, como já se mostrou, um augmento no movimento desta mercadoria, póde-se affirmar que o desvio de transporte foi feito por aquella Estrada, que não offerece o inconveniente da baldeação em Entre Rios — inconveniente que desappareceria, nesta Estrada, com aquelles armazens.

Intercambio de vagões. — O intercambio de vagões com a São Paulo Railway e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, sanccionado por V. Ex. e posto em pratica pelo convenio assignado em S. Paulo a 18 de novembro de 1931, continuou intenso em 1933, com os melhores resultados economicos para esta Estrada.

Verifica-se que, devido ao referido intercambio, teve a Central, em 1933, um lucro de 2.830:559$100 á razão de $120 de lucro por tonelada-kilometro, o qual ainda poderá crescer com a tracção feita exclusivamente á custa da Central — e para o que era preciso apenas a adaptação de mais algumas de suas locomotivas ao systema de freios e engates usados naquellas duas ferrovias.

Inspectoria de Reclamações. — Com o maximo esforço por parte de seus funccionarios desempenhou-se essa Inspectoria de seus trabalhos.

Existiam em processo, no anno de 1933, 820 reclamações, representando o valor de.... 740:756$773. Foram resolvidas 476, no valor de 324:508$384, passando, para 1934, 344.

As indemnisações pagas foram:	em 1932	em 1933
por conta do pessoal do Trafego	5:781$280	5.552$285
» » » » » Movimento	949$505	1:740$824
» » da Central	80:846$069	144:651$040
	87:576$854	151:944$149

O movimento de papeis foi o seguinte:

Recebidos	em 1932	em 1933
Boletins de irregularidades (IT 10)	17.554	21.376
Processos diversos	12.190	7.847
Cartas e officios	—	5.181
Requerimentos	—	722
Expedidos		
Officios	2.574	4.202
Memoranda	722	1.489
Telegrammas	530	412

Escriptorios. — O quadro seguinte mostra o movimento de papeis em 1933, comparado com o de 1932:

	1932	1933
Memoranda de punição	1.135	2.763
» diversos	11.958	20.457
Officios	4.643	5.669
Cartas	310	484
Telegrammas	41.401	42.239
Ordens	15	288
Circulares	104	197
Papeis em transito	240.160	246.254

Desvios. — Em 1933 foram inaugurados quinze novos desvios.

Accidentes. — O quadro seguinte enumérado os accidentes occorridos durante o anno findo.

MATERIAES

	1932	1933
Collisões	77	100
Descarrillamentos	383	359
Outros accidentes	50	15

PESSOAES

		Empregados		*Passageiros*		*Transeuntes*	
		1932	1933	1932	1933	1932	1933
Feridos devido a	Collisões	3	32	1	111	1	5
	Descarrillamentos	9	12	1	2	1	1
	Outros motivos	218	142	27	13	27	270
Falec. devido a	Collisões	—	1	1	5	—	—
	Descarrillamentos	5	5	1	—	—	—
	Outros accidentes	7	14	—	6	31	87
Accidentes	Grandes	2	2				
	Médios	16	14				
	Pequenos	492	458				

TOTAES

		1932	1933		
Feridos devido a	Collisões	5	148		
	Descarrillamentos	11	15		
	Outros motivos	272	425	288	588
Falec. devido a	Collisões	1	6		
	Dscarrillamentos	6	5		
	Outros accidentes	38	107	45	118

3.ª DIVISÃO

Extensão das linhas. — A extensão das linhas em trafego foi augmentada de 33,km 40 com a conclusão da Variante de Poá, passando a correr por essa variante os trens de carga do ramal de São Paulo.

A extensão das linhas em trafego, em 31 de dezembro de 1933, passou a ser de 2.934,km 351, assim discriminados:

Bitola larga (1, m. 60)....	1.213,056
» estreita (1, m. 00)...	1.657,521
» mixta.....	63,774
Total.....	2.934, Km. 351

1.ª Sub-Chefia. — Correram satisfactoriamente os serviços dessa Sub-Chefia.

2.ª Sub-Chefia:

EDIFICIOS	Augmentados	Construidos
Estações e dependencias.....	10	1
Residencias de empregados.....	10	1
Casas de turmas.....	8	14
Depositos e officinas.....	4	2
Ranchos, guaritas, etc.....	3	24
Plataformas.....	3	10

Merecem ser destacados os seguintes serviços:

Fechamento da estação Oswaldo Cruz. — Constou esse serviço da construcção de uma passagem superior para pedestres e canalização do rio das Pedras, na extensão de 350 metros. A passagem com 47 metros e 95 centimetros de comprimento e 3 metros e 60 centimetros de largura, é de concreto armado, do mesmo typo das construidas em Santa Cruz e Nova Iguassú, tendo custado 48:700$000.

A canalização do rio das Pedras constou de rectificação da margem esquerda com muralha de 2 metros de altura em toda a extensão, que é de 350 metros.

Fechamento da estação de São Christovão. — Consta de uma passagem superior para vehiculos e pedestres, ligando as avenidas Maracanã e Bartholomeu de Gusmão. Essa obra, apenas iniciada será de concreto armado, com o comprimento de 220 metros e largura de 10 metros e 95 centimetros.

Abrigo para carros em Nova Iguassú. — Attendendo ao inconveniente de ficarem os carros com carregamento de laranjas expostos muitas horas ao sol, antes de despachados para a Maritima, com evidente prejuizo para a mercadoria, o Ministerio da Agricultura pediu fossem construidos abrigos nas estações de Nova Iguassú, Morro Agudo, Austin e Campo Grande. Foi iniciada a construcção do primeiro, com 150 metros de comprimento, 4 metros e 50 centimetros de pé direito e cobertura de asbestos corrugado, sobre tesouras metallicas espaçadas de 3 metros e 80 centimetros.

Estação de Belém. — Para maior conforto e segurança dos passageiros, foram feitos diversos melhoramentos e adaptações na estação da bitola estreita, constando os serviços de: limpesa geral, installação de bilheteria, serviço de café, alargamento da plataforma e respectiva cobertura, do lado da bitola estreita.

Estação de Paulo de Frontin. — Foi iniciada a completa remodelação dessa estação e suas dependencias, tendo sido concluidos 17 metros de cobertura de concreto armado na plataforma n.º 1, cobertura essa cuja extensão total será de 62 metros.

Estação de Barra do Pirahy. — O pavimento superior foi completamente reformado e adaptado para installação da 2.ª Inspectoria do Trafego e 2.º Centro do Selectivo.

No pavimento terreo foi feita grande reforma, de modo a melhorar as condições de organização, conforto e hygiene da agencia, e demais dependencias.

Foi toda reconstruida a plataforma da linha C, de alvenaria apparelhada e concreto, tendo sido augmentada a cobertura em 44 metros quadrados e 90 centimetros.

Estação de Norte. — Conforme já foi dito no relatorio do anno passado, emprehendeu-se á remodelação completa dessa estação, estando, presentemente, esses serviços bastante adiantados.

Acham-se concluidas, quasi, as alas correspondentes ao restaurante e a estação de suburbios.

Foi iniciado o serviço de installação de aguas, a cargo da Repartição de Aguas e Esgotos da capital de São Paulo.

Deu-se inicio á pintura do corpo principal do edificio. Está praticamente concluido o compartimento destinado á agencia.

Em vias de conclusão se acham as salas destinadas ás Inspectorias da Linha e Trafego.

Installados na parte superior do edificio, já se acham o telegrapho e o selectivo.

Estação de Caçapava. — Foram augmentadas as plataformas A e B, de passageiros, sendo iniciada a cobertura da plataforma A, em concreto armado, sendo que grande parte da ferragem já se acha montada no local.

Iniciou-se tambem a construcção do edificio para armazem de mercadorias, faltando para conclusão, apenas, reboco nas paredes e assentamento das esquadrias.

Taubaté, Tremembé, Pindamonhangaba e *Lorena.* — Essas estações tiveram grandes reparações necessarias ao melhoramento de suas condições de hygiene e conforto.

Estação de Sergio Macedo. — Completamente reconstruida.

Estação de Barbacena. — Foi calçado o pateo e feito o fechamento do mesmo.

Construiu-se tambem uma plataforma para embarque e desembarque de automoveis.

Estação de Lafayette. — Augmentado o barracão de baldeação de mercadorias, substituindo-se o tapamento arruinado de madeira por uma parede de concreto armado.

Estação de Congonhas do Campo. — Completamente remodelado e ampliado o edificio, faltando para conclusão, a pintura geral, que não poude ser feita por falta de material.

Estação de Engenheiro Caetano Lopes. — Construido novo edificio em substituição ao antigo, que era de madeira e sem plataforma. Foi dotado de espaçosa plataforma.

Estação de Sarzedo. — Demolido o antigo edificio, em pessimo estado de conservação e construido outro, com amplas plataformas.

Bello Horizonte. — Em virtude da cessão de terrenos á Rêde de Viação Mineira, foi necessaria a construcção de novo edificio para abrigo dos carros de bitola estreita e a mudança do gyrador electrico.

Tornou-se necessario tambem construir-se uma plataforma coberta para baldeação de mercadorias, entre a Central e a Rêde de Viação Mineira.

O estado deploravel em que se achavam as coberturas do armazem de importação e exportação e de suas plataformas obrigou a uma reforma completa das mesmas.

Estação de Inhaúma. — Devido á difficuldade de fechar a antiga estação, projetou-se nova. Construiu-se a plataforma de 130 metros de comprimento por 5,5 de largura, não sendo, entretanto, possivel, a construcção do novo edificio, por se oppor a Inspectoria de Aguas. Assentaram-se 3 guaritas de madeira para servirem provisoriamente de estação e cobriu-se a plataforma numa area de 105 metros quadrados com zinco corrugado.

Estação de Irajá. — Foi construido novo desvio em substituião do antigo, cujo estado de conservação era bastante precario.

Complementarmente augmentou-se de 50 metros o comprimento da platafórma.

Estação de Pavuna. — Concluiu-se a construcção iniciada em 1932 e construiu-se a cabine para signalização.

Obras d'Arte. — *Tunneis.* — Foi iniciado o revestimento do tunnel 12 bis, km. 88 e concluido o augmento do tunnel 15 do km. 104+355, iniciado em 1932.

Pontes e pontilhões.—Foram construidas 4 pontes e 4 pontilhões e reparadas muitas outras.

Mencionarei as seguintes, cujos serviços de maior vulto merecem ser destacados.

Ponte de Parahyba — Ramal de Piquete. — Damnificada por occasião da revolução de S. Paulo, os trabalhos de restauração da ponte só puderam ser iniciados em 1933, depois da epoca das chuvas.

As vigas metallicas que se achavam submersas foram suspensas e apoiadas sobre cavalletes de madeira provisorios, restabelecendo-se, assim, o trafego de trens sobre a ponte, com marcha moderada.

Devido á má natureza do terreno e á profundidade dagua no local, ficou resolvida a adopção do systema a ar comprimido para a construcção dos 2 pilares. Os trabalhos progridem satisfactoriamente.

Ponte do Desengano. — Está sendo reparada.

Viaducto do Retiro. — Não obstante a onerosa conservação do velho viaducto, cuja estabilidade muito deixava a desejar, não havia sido inaugurado o novo, cuja construcção terminára em 1930, por terem surgido duvidas sobre a sua resistencia.

Após o parecer da commissão nomeada para examinál-o, foi inaugurado no anno passado.

Ponte do Registro. — No ramal de Santa Barbara — Nessa ponte as vigas de madeira foram substituidas por vigas de concreto armado.

Ponte do Riacho Fundo. — Com esse nome ha duas pontes no Sertão. A primeira no kilometro 786.823, de madeira, foi substituida por obra definitiva, com encontros de alvenaria e vigas metallicas. As vigas de madeira da segunda, situada no kilometro 912.290 e com encontros de alvenaria, foram substituidas por superstructuras metallicas.

Ponte do Rio Verde. — Tendo sido destruida pela enchente de janeiro de 1933, foi necessario reconstruil-a, sendo as vigas de concreto armado substituidas por vigas metallicas, para vencer maior vão e evitar a reconstrucção do pilar que ruira. Os encontros construidos para a bitola estreita foram augmentados por ser de bitola larga a superstructura ali aproveitada.

Trilhos. — Conforme foi exposto nos relatorios dos dois ultimos annos, era premente a necessidade de substituição de trilhos no ramal de São Paulo, cujas condições eram precarissimas pela usura de trilhos, que não mais offereciam segurança ao intenso movimento de trens. Felizmente essa situação alarmante foi, em parte, melhorada durante o anno p/passado, com a recepção de 280 kilometros de trilhos de 49,600 Kg. por metro corrente, os quaes foram distribuidos ás inspectorias, na medida de suas necessidades.

Dos trilhos levantados das linhas que receberam novos, foram escolhidos os melhores para substituição de outros em peiores condições nas 5.ª, 6.ª e 7.ª Inspectoria, de menor intensidade de trafego, e os demais remettidos ás Inspectorias de linhas de bitola estreita, onde com muita vantagem foram substituir trilhos demasiadamente gastos, com mais de 40 annos de uso, alguns.

Dormentes. — Foram substituidos 243.886 dormentes de bitola larga e 165.351 de bitola estreita.

A aczolagem de dormentes de madeira branca, foi a seguinte:

Bitola larga.....	13.886	
» estreita.....	13.257	27.143

Chaves. — Foram substituidas 54 e reparadas 624.

Cruzamentos. — Foram reparados 775 e substituidos 66.

Desvios. — Foram construidos 18 desvios de bitola larga, numa extensão de 2.562,^{m}90 e 13 de bitola estreita, na extensão de 1.823,^{m}05. Nas linhas de bitola larga foram augmentados desvios na extensão de 413 metros.

Por se terem tornado desnecessarios, foram levantados, nas linhas de bitola estreita, 1.361 metros de desvios.

Lastro. — O lastramento das linhas com pedra e cascalho attingiu a extensão de 81.309 metros, sendo de 45.954 metros cubicos o volume de pedra empregado.

Tambem nos trechos já anteriormente lastrados, foi feito reforço do lastro onde necessario. A extensão total reforçada foi de 113.151 metros e o volume de pedra empregado de 53.392^{m3}.

Cercas. — A extensão total de cercas construidas foi de 40.988 metros.

Construcções. — *Variante de Poá.* — Como ficou dito anteriormente, ficaram concluidos os serviços necessarios ao estabelecimento de trafego; ainda proseguem, entretanto, os trabalhos para melhoria das condições de alguns trechos.

Ramal de Santa Barbara. — Progridem com regularidade os serviços de construcção desse ramal.

As despesas com as obras desse prolongamento foram de 2.322:136$157, assim distribuidas:

Material.....	423:436$757	
Mão de obra.....	1.898:699$400	2.322:136$157

3.ª Sub-Chefia. — Os serviços dessa sub-chefia, que comprehende as inspectorias especializadas, assim se resumem:

Inspectoria de Telegraphos:

	Quantidade	Despesas
Reformas e reconstrucções de installações.....	135	83:060$773
Installações novas executadas.....	223	136:391$731
Serviços em execução.....	196	282:026$957
Construcção de linhas novas.....	9	15:919$544
Total.....		517:399$005

Inspectoria de Signalização. — Foram montadas as cabines de Cruzeiro, Taubaté, Pavuna, Austin e guaritas de Deodoro.

Inspectoria Florestal e Inspectoria de Officinas da Linha. — Correram normalmente os serviços dessas Inspectorias.

4.ª DIVISÃO

Locomotivas. — O estado geral das locomotivas melhorou consideravelmente.

O numero de locomotivas em bom estado subiu de 381, em 1930, a 494 em 1933, o que indica uma bôa producção das Inspectorias do interior.

Em 31 de dezembro do anno passado era o seguinte o estado das machinas:

Bom estado	494	—	71,6%
Regular	96	—	13,9%
Máu	10	—	1,4%
Em reparação	58	—	8,4%
Aguardando reparação	31	—	4,4%
Total	689		

Nesses dados não estão incluidas duas locomotivas que aguardam baixa e duas emprestadas ao Ministerio da Guerra.

A percentagem de locomotivas em bom estado é muito animadora, pois é considerada excellente a percentagem de 65%.

O coefficiente de avarias por kilometro, até 30 de novembro, foi de 0,000028, ou sejam 2,8 por 100.000 kilometros. O pequeno numero de avarias confirma o bom estado das locomotivas.

Não foi possivel calcular esse coefficiente até 31 de dezembro, por não ter a Inspectoria da Estatistica remettido a kilometragem relativa áquelle mez.

Carros. — Si a situação das locomotivas é bôa, o mesmo não se póde dizer em relação aos carros e vagões.

As nossas officinas não estão apparelhadas para manter em bom estado o grande parque de material rodante.

Possuindo a Central 1.079 carros e 7.189 vagões, acham-se aguardando reparação 124 carros e 817 vagões, e, em reparação, 92 carros e 160 vagões das duas bitolas.

Aguardando reparação, existem, portanto, 941 vehiculos de ambas as bitolas. Desviados, ao longo da linha, sujeitos ás intemperies e aos roubos, estão se estragando cada vez mais e, si não forem fornecidos recursos para a sua reparação, muitos delles terão de ser retirados do serviço, diminuindo o patrimonio da Estrada.

A situação, si bem que ainda má, já esteve peior. Graças aos creditos concedidos já foram reparados na industria particular 53 carros e 40 vagões; acham-se em reparação 17 carros e 36 vagões; em construcção, 15 vagões H, estando em julgamento a concorrencia para reparação de mais 11 carros.

Escriptório. — Têm corrido com regularidade os serviços dos escriptórios.

Algumas turmas, porém, como a de folhas e fés de officio, principalmente esta, se resentem de grande falta de escreventes.

Transitaram pelos escriptórios 60.184 processos, 1.866 officios, 1.450 memoranda, 120 circulares, 1.025 notificações, não incluindo neste numero os editaes de punições, admissões, transferencias, etc.

Melhoramentos introduzidos nas diversas Inspectorias. — A 1.ª Inspectoria, devendo desapparecer dentro de pouco tempo, em consequencia da electrificação, nada se fez ahi de caracter permanente.

— 2.ª Inspectoria. — (Barra). — Foram feitos os seguintes melhoramentos:

Construcção de um forno para a fundição de bronze;

Idem de uma peneira movida a electricidade, para areia;

Construcção e installação de quatro guinchos radiaes a ar comprimido, o que veio facilitar muito os serviços de tornos e plainas;

Construcção de um forno de fundição com a capacidade de 1.000 kilos de carga, de ferro fundido.

3.ª Inspectoria. — (Norte). — Construcção de um armazem de concreto armado para inflammaveis, com 7 tanques;

Idem de um compartimento fechado para distribuição de lubrificantes, estopa e preparo de enchimentos;

Idem de um galpão para socata;

Installação de um compartimento para solda electrica;

Montagem de um torno para rodas de carros e vagões, com capacidade para tornear 20 rodeiros em 8 horas;

Confecção e montagem de 5 macacos pneumaticos gyratorios para distribuição de rodeiros aos tornos.

4.ª Inspectoria. — (Santos Dumont). — Construcção de um galpão de 65m × 10m × 5m para as novas installações das officinas;

Idem de um galpão de 25m × 7,70 × 5m;

Idem de uma vala de cimento armado de 8,80 × 1,20 × 0, 85;

Idem de uma torre metallica de 25m de altura, para illuminação do pateo.

5.ª Inspectoria. — (Lafayette). — Está em andamento a construcção de uma vala para locomotivas da bitola larga.

6.ª Inspectoria. — (Sete Lagôas). — Foi augmentado o galpão para a reparação de vagões.

Foram montados um torno vertical e uma desempenadeira, uma plaina de 4 faces, uma machina horizontal de furar madeira, uma machina de afiar navalhas das plainas, uma bomba electrica para abastecimento de agua á Inspectoria e um torno mechanico rapido.

7.ª Inspectoria. — (Corintho). — Foi concluido o augmento do almoxarifado, n'uma area de 16 metros × 15 metros;

Construcção de um abrigo para material, de 10m × 9m;

Idem de um abrigo para a caldeira do motor da Usina Electrica, medindo 11m × 4m,30;

Foi augmentado de 22m × 8,40 o galpão do abrigo das locomotivas;

Foram substituidas as tesouras, engradamento e cobertura de zinco por telhas do abrigo de machinas, numa extensão de 50m × 10m;

Foi montada a Usina Electrica.

E' necessario ainda adaptar as machinas para que a officina seja toda movida a electricidade. A Usina está sendo utilizada apenas para o fornecimento de luz.

8.ª Inspectoria. — (Alfredo Maia). — Foram montadas 12 forjas;

Foi construido um forno para fundição de ferro.

9.ª Inspectoria. — (Valença). — Foi substituido o' antigo compressor por um de maior capacidade.

9.ª Sub-Inspectoria. — (Portella). — Montagem de uma cabine electrica, de um torno mechanico e de um ventilador movido a electricidade, na ferraria.

Officinas de Bello Horizonte. — Construcção de uma ponte rolante e de uma estufa na fundição, de uma plaina para madeira e montagem de um martellete a ar comprimido.

Os quadros seguintes fornecem esclarecimentos relativos ao material da Divisão:

MATERIAL DE TRACÇÃO — Quantidade, Capacidade

Anno	Bitola	QUANTIDADE EXISTENTE				Peso maximo por eixo (Kg.)	Esforço maximo de tracção (Kg.)	Capacidade de tracção offerecida, em recta e nivel (ton.)
		Com menos de 15 annos de uso	Com 15 a 30 annos de uso	Com mais de 30 annos de uso	TOTAL			
1932	1m,00	83	76	87	246	12.225	1.866.628	714.261
	1m,60	104	192	141	437	20.000	5.541.891	2.214.155
Total...	—	187	268	228	683	—	7.408.519	2.928.416
1933	1m,00	76	83	83	242	12.225	1.839.050	703.430
	1m,60	98	198	140	436	20.000	5.515.776	2.201.550
Total...	—	174	281	223	678	—	7.355.326	2.904.980

Observações:—No quadro acima não estão incluidas as locomotivas que vieram da Estrada de Ferro Therezopolis

QUADRO DEMONSTRATIVO DOS TYPOS, QUANTIDADES DE LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 1933 (31 de dezembro) E NATUREZA DO COMBUSTIVEL EMPREGADO

a) — bitola de 1m,60.—

Typos	Carvão	Oleo	Total
Manobras	10	—	10
American	70	—	70
Ten-Wheel	50	6	56
Pacific	54	—	54
Mogul	2	24	26
Prairie	—	16	16
Consolidation	136	—	136
Mallet	26	—	26
12-Wheel	13	—	13
Mikado	29	—	29
Totaes	390	46	436
b) — bitola de 1m,00.—			
Manobras	15	—	15
American	23	—	23
Ten-Wheel	49	—	49
Pacific	11	—	11
Mogul	13	—	13
Consolidation	94	—	94
Mallet	4	—	4
12-Wheel	6	—	6
Mikado	35	—	35
Cremalheira	7	—	7
Totaes	257	—	257

Nota: — Existem duas locomotivas American de 1m,00 n.º 1020 e 1039, á disposição do Ministerio da Guerra, nas fabricas de polvora.

DISTRIBUIÇÃO DE CARVÃO

(*Carvão extrangeiro a granel*)

	Kgs.
São Diogo	81.814.000
Belém	28.236.240
Barra do Pirahy	27.318.780
Entre Rios	24.099.220
Santos Dumont	17.987.780
Lafayette	61.868.580
Cachoeira	33.100.120
Norte	45.480.930
Portella	8.207.060
Valença	4.225.080
Alfredo Maia	28.184.910
Total	360.516.700

CARVÃO EXTRANGEIRO EM BRIQUETTES

Alfredo Maia (Para a Estrada Therezopolis)	2.029.190 Kgs.
Total	2.029.190 Kgs.

CARVÃO NACIONAL A GRANEL

	Kgs.
São Diogo	1.156.810
Barra	2.028.370
Entre Rios	19.234.046
Santos Dumont	10.920.560
Lafayette	4.552.220
Cachoeira	2.607.000
Norte	3.430.620
Portella	856.810
Alfredo Maia	1.488.920
Total	46.275.356

NOTA: — Do carvão nacional recebido em 1933, são 29.732.110 kilogrammos de Santa Catharina e 16.543.246 kilogrammos do Rio Grande do Sul.

MATERIAL DE TRANSPORTE — QUANTIDADE, CAPACIDADE E UTILIZAÇÃO

Anno	Bitolas	Quantidade de vehiculos existentes para transporte				Percentagem de vehiculos em reparação		Percentagem de vehiculos aguardando reparação		Percentagem de vehiculos fóra do Trafego		Lotação dos vagões de mercadorias (Toneladas)	
			VAGÕES										
		Carros	Animaes	Mercadorias	Diversos	Carros	Vagões	Carros	Vagões	Carros	Vagões	TOTAL	Médio
1933	1,00	347	162	1.844	66	17,00	2,46	6,05	6,08	23,05	8,54	35.894	19,46
	1,60	711	444	4.137	522	4,64	2,14	14,07	13,54	18,71	15,68	144.000	34,80
												179.894	30,07

REPARAÇÃO DO MATERIAL RODANTE EM 1933

Bitola	Locomotivas	Carros	Vagões	Automotrizes	Guindastes
1m,60	295	232	1.263	5	2
1m,00	209	152	700	8	—
	504	384	1.963	13	2

Carros e vagões existentes em 31 de dezembro de 1933

Carros:

	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00
Total	711	289
Aguardando reparação ou em reparação	133	59

	Total	Aguardando reparação ou em reparação
E. F. Rio d'Ouro	58	17
E. F. Therezopolis	21	3

Vagões:

	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00
Total	5.103	1.984
Aguardando reparação ou em reparação	800	173

	Total	Aguardando reparação ou em reparação
E. F. Rio d'Ouro	88	4
E. F. Therezopolis	14	—

AUTOMOTRIZES EXISTENTES

Data de acquisição (anno)	Tempo de serviço (anno)	Quantidade Bit. 1m,60	Quantidade Bit. 1m,00
1925	9	—	2
1928	5	—	10
1930	3	6	—
1931	2	—	1
		6	13

NOTA: — Foi incluida uma automotriz da antiga E. F. Rio d'Ouro.

ESTADO DAS AUTOMOTRIZES

Officinas e Inspectorias	ESTADO						
	Bom	Regular	Máu	Em reparação	Ag. Rep.	Em montagem	Total
Bit. de 1m,60							
Engenho de Dentro	—	—	—	4	—	—	4
Barra	2	—	—	—	—	—	2
Total	2	—	—	4	—	—	6
Bit. de 1m,00							
Corintho	1	—	—	—	—	—	1
Portella	4	1	—	1	—	—	6
Engenho de Dentro	—	—	—	1	1	—	2
Total	5	1	—	2	1	—	9
				Emprestadas			4
				Total			13

COEFFICIENTES:

	Bit. de 1m,60	Bit. de 1m,00
Bom	33,3%	38,4%
Regular	—	7,7%
Máu	—	—
Em reparação	66,7%	15,4%
Ag. reparação	—	7,7%
Em montagem	—	—
Emprestadas	—	30,8%
Total	100,0%	100,0%

Guindastes. — Existiam, em 31 de dezembro de 1933, 73 guindastes, sendo 53 de bitola larga e 20 de bitola estreita.

Escola Pratica de Aprendizes Dr. Silva Freire. — As aulas funccionaram com bastante regularidade, sendo ministrado um ensino bastante intensivo.

Aos exames de admissão, realizados na primeira quinzena de fevereiro, requereram inscripção sessenta candidatos, sendo que não satisfizeram as exigencias seis.

Dos cincoenta e quatro que se submetteram ás provas, vinte e dois foram approvados, sendo desde logo admittidos os dezesete primeiros classificados e mais tarde, por determinação desta Directoria, os cinco ultimos.

Matricularam-se cincoenta e cinco aprendizes; um, porém, desde o inicio, deixou de frequentar, abandonando o curso.

Esses apredizes ficaram distribuidos pelos diversos annos, do seguinte modo:

1.º anno — 27 (5 repetentes);
2.º » — 15 (5 »);
3.º » — 12 (2 »).

Por quatro professores foram dadas 1.465 horas de aulas theóricas, das seguintes materias: Portuguez, Mathematica, Physica, e Chimica, Mechanica, Desenho e palestras sobre Geographia, Historia, Hygiene e Educação.

O ensino profissional foi ministrado em duas secções:

a) — secção escolar;
b) — » industrial.

Na Secção escolar executaram os alumnos exercicios de uma serie methódica de trabalhos mechanicos, sem a preoccupação de rendimento industrial.

Na secção industrial a orientação foi radicalmente transformada.

Até então eram os aprendizes distribuidos pelas officinas, onde, si encontravam, por parte de certos officiaes, bôa vontade, sempre aprendiam alguma coisa, mas num espaço de tempo pouco compensador e sem uma seriação logica de trabalho. Hoje, em cada officina ha um operario incumbido de ministrar os conhecimentos do officio a um grupo de alumnos, executando cada um serviços para os quaes já tenham alguma base.

Assim, os aprendizes durante o curso percorrerão as officinas machanicas de limadores (1.º anno), ferreiros e torneiros (2.º anno) modelladores fundidores e caldeireiros (3.º anno), fixando-se depois de terminado o curso numa destas secções em que tenham revelado maiores inclinações, respeitadas, claro está, as conveniencias do serviço das officinas.

Os operarios referidos desempenham essas incumbencias sem se afastarem das suas funcções normaes, ficando, porém, com mais esse encargo.

Todos elles se portaram perfeitamente a contento, sendo de muita justiça que lhes fosse creado um estimulo de ordem material, como compensação á bôa vontade que têm demonstrado.

A contribuição desses homens no rendimento industrial, orientando o trabalho dos aprendizes, foi evidenciada durante o anno, como esta Directoria teve opportunidade de constatar.

Serviços normalmente feitos por officiaes de 4.ª classe são executados com grande aproveitamento pelos nossos aprendizes, que percebem 3$000, 4$000 ou 5$000. E tudo isto, graças á bôa orientação e dedicação dos Instructores.

Julgo de grande conveniencia a installação de uma pequena officina que satisfizesse ás necessidades do ensino téchnico, orçada em cerca de 10:000$000.

Parecem-me, além disso, opportunas as seguintes suggestões:

1.ª) A' escola deveria ser reservada annualmente uma verba especial, afim de que sua administração podesse com mais desembaraço adquirir machinas, apparelhos, etc., necessarios aos trabalhos.

O proprio Regulamento actual da Estrada, no seu art. 125, declara que a escola funccionará com os recursos orçamentarios que forem concedidos.

2.ª) Uma gratificação aos Instructores torna-se indispensavel para estimular suas actividades. Aliás, dentro da verba que porventura fosse dada á escola, poder-se-ia pagar esse auxilio.

3.ª) A creação de logares de "auxiliares de ensino", sempre em commissão, aos alumnos que mais se tivessem distinguido durante o curso.

Seria uma medida que não só despertaria um grande enthusiasmo entre os aprendizes, como tambem viria estabelecer uma maior ligação entre a escola e as officinas, melhorando, sobre tudo, a qualidade do ensino.

Esses auxiliares receberiam tambem uma gratificação, que, como a dos instructores, seria dada dentro da verba suggerida no 1.º item.

4.ª) No caso de não ser possivel a distribuição da citada verba, é urgente a installação de um torno mechanico, de uma plaina e de um esmeril com os respectivos accessorios.

5.ª) Um anno depois de terminado o curso, os aprendizes deveriam fazer um exame para o aproveitamento nas futuras vagas de officiaes de 4.ª classe, desde que as mesmas fossem por merecimento.

Esta prova poderia versar sobre a execução de um trabalho industrial, cujo desdobramento e resultado seriam apresentados num relatorio, acompanhados de desenhos, calculos, etc., por meio do qual, perante uma commissão examinadora, podesse o candidato mostrar suas aptidões.

Não se comprehende que depois de terminado o curso da escola, seja o diplomado nivelado a qualquer profissional sem a bagagem scientifica adquirida pelo aprendiz, não só durante o tempo da escola, como no anno seguinte em que se especializou já num determinado officio.

6.ª) Actualmente, tanto o corpo docente como o discente só gosam 15 dias de férias, como todo o funccionario.

Ora, este periodo é positivamente pequeno, dadas as actividades que, de um modo geral, são exigidas de alumnos e professores.

Aliás, é uma norma já consagrada em todos os estabelecimentos de ensino, ser de, pelo menos, dois mezes, o periodo de férias escolares. Por isso, penso que além dos 15 dias de férias devessem gozar os professores e alumnos, pelo menos, mais 15 dias, no periodo comprehendido entre 15 e 31 de Dezembro e mais do dia 24 ao dia 30 de Junho de cada anno.

Rio de Janeiro, Junho de 1934.

Ao Exmo. Snr. Dr. José Americo de Almeida, D.D. Ministro da Viação e Obras Publicas.

(a) *João de Mendonça Lima*
DIRECTOR

RESUMO DE DADOS ESTATISTICOS

Quadro n.º 1 — **Extensão das linhas,** desvios, lastramento e estações.

Quadro n.º 2 — **Material de tracção,** (quantidade, capacidade e utilização).

Quadro n.º 3 — **Material de transporte,** (quantidade, capacidade e utilização).

Quadro n.º 4 — **Quantidades transportadas** e distancias médias de transporte.

Quadro n.º 5 — **Unidade de trafego.**

Quadro n.º 6 — **Receita e despesa.**

Quadro n.º 7 — **Despesa industrial e financeira de custeio.**

Quadro n.º 8 — **Média de receita e despesa referente ás unidades de trafego.**

ANN

1900...

Totaes

1905...

Totaes

1910...

Totaes

1915...

Totaes

1920...

Totaes

1925...

Totaes

1930...

Totaes

1931...

Totaes

1932...

Totaes

1933...

Totaes

EXTENSÃO DAS LINHAS — ESTAÇÕES

ANO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

MATERIAL D

ANNO	BITOLA	QUANTIDADE		
		Com menos de 15 annos de uso	Com 15 a 30 annos de uso	(
1900.....	1m,00	94	2	
	1m,60	150	55	
Total.....		244	57	
1905.....	1m,00	78	9	
	1m,60	143	52	
Total.....		221	61	
1910.....	1m,00	16	72	
	1m,60	127	120	
Total.....		143	192	
1915.....	1m,00	74	69	
	1m,60	166	130	
Total.....		240	199	
1920.....	1m,00	94	68	
	1m,60	213	151	
Total.....		307	219	
1925.....	1m,00	108	20	
	1m,60	163	119	
Total.....		271	139	
1930.....	1m,00	78	69	
	1m,60	118	184	
Total.....		196	253	
1931.....	1m,00	85	72	
	1m,60	118	184	
Total.....		203	256	
1932.....	1m,00	75	83	
	1m,60	104	192	
Total.....		179	275	
1933.....	1m,00	76	83	
	1m,60	98	198	
Total...		174	281	

MATERIAL DE TRACÇÃO (Quantidade, Capacidade e Utilização)

Quadro n.º 2

ANNO	BITOLA	QUANTIDADE EXISTENTE: Com menos de 15 anos de uso	Com 15 a 30 anos de uso	Com mais de 30 anos de uso	TOTAL	Peso máximo admissivel em kilos	Força de tracção que representa em kilos	Capacidade de tracção do total em recta e em [illegible] em toneladas	Percentagem nos paraçus	PRODUCTO MEDIO ANNUAL DA UNIDADE MOTIVA: Calculado na base do total de horas em [illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	91	2		96	[illegible]	771 172	235 050	[illegible]	[illegible]	
	[illegible]	150	55	2	207	16 000	2 040 118	708 600	[illegible]	[illegible]	
		241	57	2	[illegible]		2 818 290	916 650		[illegible]	[illegible]
	[illegible]	78	9		87	[illegible]	[illegible] 873	215 500	[illegible]	[illegible]	
	[illegible]	143	52	15	210	16 000	2 125 032	[illegible]	12 8	[illegible]	
		[illegible]	61	15	297		2 823 937	[illegible]		[illegible]	[illegible]
	[illegible]	16	72	1	[illegible]	[illegible]	711 [illegible]	[illegible]	30,2	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	127	120	[illegible]	276	18 000	2 731 [illegible]	[illegible]	[illegible]	41 [illegible]	[illegible]
		111	192	80	963		3 418 428	1 161 [illegible]		46 877	37 720
	[illegible]	74	69	1	144	12 250	1 [illegible] 820	[illegible]	14 4	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	176	[illegible]	10	[illegible]	18 000	3 446 574	1 103 920	[illegible]	[illegible] 019	[illegible]
		240	120	11	159		4 508 [illegible]	1 524 501		31 273	42 [illegible]
	[illegible]	81	68	14	171	12 250	1 320 [illegible]	[illegible] 750	[illegible]	[illegible] 027	[illegible]
	[illegible]	213	[illegible]	19	[illegible]	18 [illegible]	4 [illegible]	[illegible]	10 7	[illegible]	17 [illegible]
		[illegible]	219	[illegible]	350		5 011 [illegible]	2 412 140		55 [illegible]	[illegible]
	[illegible]	118	[illegible]	39	187	12 250	1 [illegible]	138 704	11 2	3 514	11 [illegible]
	[illegible]	[illegible]	115	108	[illegible]	18 000	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	12 855	[illegible]
		271	[illegible]	147	377		7 [illegible]	[illegible]		[illegible]	46 811
	[illegible]	78	19	76	223	12 [illegible]	1 501 061	730 546	[illegible]	28 [illegible]	[illegible]
	[illegible]	118	183	[illegible]	[illegible]	30 000	3 211 [illegible]	1 [illegible]	11 7	41 [illegible]	18 [illegible]
		[illegible]	251	211	[illegible]		6 [illegible]	2 [illegible] 515	[illegible]	57 471	[illegible]
	[illegible]	85	72	57	214	[illegible]	1 812 377	594 640		[illegible]	[illegible]
	[illegible]	18	81	135	417	30 000	5 816 [illegible]	[illegible]		18 711	32 572
		203	[illegible]	222	[illegible]		7 628 871	3 031 [illegible]		[illegible]	[illegible]
	[illegible]	75	[illegible]	[illegible]	241	12 [illegible]	1 828 188	[illegible]		28 197	
	[illegible]	104	[illegible]	111	[illegible]	30 000	5 541 [illegible]	2 214 155		[illegible]	
		[illegible]	273	221	[illegible]		7 370 379	2 913 [illegible]		[illegible]	
	[illegible]	76	83	[illegible]	212	12 [illegible]	1 870 [illegible]	703 [illegible]		[illegible]	
	[illegible]	[illegible]	148	190	[illegible]	30 000	5 515 [illegible]	[illegible]		30 [illegible]	
		174	28	[illegible]	[illegible]		7 [illegible]	[illegible]		32 [illegible]	

Quadro n. 3

ANNO	BITOLA	QUANTIDADE DE VEH PARA O TRAN		da capacidade offerecida	PERCURSO ANNUAL MÉDIO DE UM		Relação entre o percurso de locomotivas e o de vehiculos de transporte
		CARROS	Animaes		Carro (kilometros)	vagão de mercadorias (kilometros)	
1900.....	1m,00	130	48		35.194	13.502	1:11
	1m,60	319	305		103.537	17.284	1:15
Totaes.....		449	353		69.365	15.303	—
1905.....	1m,00	124	59		44.900	16.731	1:10
	1m,60	330	227		90.441	21.441	1:14
Totaes.....		454	336		67.671	19.087	—
1910.....	1m,00	120	55		47.400	12.190	1:10
	1m,60	467	318		98.689	17.269	1:14
Totaes.....		587	373		73.044	14.725	—
1915.....	1m,00	178	105		62.107	6.333	1:9
	1m,60	573	584		102.089	13.300	1:14
Totaes.....		751	689	2	82.098	9.816	—
1920.....	1m,00	213	132		64.594	10.940	1:9
	1m,60	593	591		125.707	18.786	1:14
Totaes.....		806	723	7	95.151	14.863	—
1925.....	1m,00	248	154		82.879	15.743	1:10
	1m,60	647	589		149.447	29.735	1:17
Totaes.....		895	743	7	116.163	22.739	—
1930.....	1m,00	292	154		37.381	6.354	1:5
	1m,60	714	491		163.636	36.945	1:17
Totaes.....		1.006	645		119.892	28.187	—
1931.....	1m,00	347	162		29.208	7.883	1:4
	1m,60	712	467		78.239	11.657	1:7
Totaes.....		1.059	629		62.147	10.670	—
1932.....	1m,00	347	162		34.040	7.516	1:4
	1m,60	712	464		85.428	10.275	1:7
Totaes.....		1.059	626		67.363	9.431	—
1933.....	1m,00	347	162		30.940	6.950	1:4
	1m,60	711	444		79.061	11.898	1:7
Totaes.....		1.058	606		62.649	10.328	—

Nota — Foi incluido o material de transport

MATERIAL DE TRANSPORTE. Quantidade, capacidade e utilização

| ANNO | BITOLA | CARROS | VAGONS | | |

QUANTIDADES TRANSPORT

ANNO	BITOLA	NUMERO DE VIAJANTES		
		Suburbios e pequeno percurso	Grande percurso	Total
00....	1m,00	345.772	520.562	866.23
	1m,60	12.281.428	1.326.780	13.608.20
otaes..		12.627.197	1.847.342	14.474.53
05....	1m,00	128.710	483.164	611.87
	1m,60	17.652.837	1.607.341	19.260.17
otaes..		17.781.547	2.090.505	19.872.05
10....	1m,00	359.606	—	—
	1m,60	23.232.517	—	—
otaes..		23.592.123	3.827.107	27.415.23
15....	1m,00	400.632	—	—
	1m,60	28.737.423	—	—
otaes..		29.138.055	3.295.573	32.433.62
20....	1m,00	3.695.957	—	—
	1m,60	34.741.062	—	—
otaes..		38.437.019	6.937.222	45.374.24
25....	1m,00	4.984.731	—	—
	1m,60	53.500.903	—	—
otaes..		58.485.643	8.962.984	67.448.61
30....	1m,00	11.405.750	811.990	12.217 74
	1m,60	79.556.777	2.963.624	82.520.40
otaes..		90.962.527	3.775.614	94.738.14
31....	1m,00	9.672.943	711.799	10.684.74
	1m,60	78.705.888	3.303.139	82.009.02
otaes..		88.378.831	4.014.938	92.693.76
32....	1m,00	—	—	—
	1m,60	—	—	—
otaes..		75.032.489	5.567.828	80.600.31
33....	1m,00	—	—	—
	1m,60	—	—	—
otaes..		85.287.448	4.938.074	90.225.52

168
624
762
432
229
527
064
116
268
342
489
755
130
523
065
211 (3
371
200

ão para

QUANTIDADES TRANSPORTADAS E DISTANCIAS MEDIAS DE TRANSPORTE

Quadro n. 4

Nº	RITOLA	Número de viajantes: Suburbano e pequeno percurso	Número de viajantes: Grande percurso	Número de viajantes: Total	Tonelagem efectiva: Despachadas como bagagem (incluindo encomendas)	Tonelagem efectiva: Despachadas como encomendas	Número de animais: Vacuns etc.	Número de animais: Suínos etc.	Número de animais: Total	Distância média de transporte (em kilómetros): Viajantes	Distância média de transporte (em kilómetros): Mercadorias	Distância média de transporte (em kilómetros): Animais
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]											
[illegible]	[illegible]											
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

ANNO	BI
1900.....	1
	1
Totaes....	
1905.....	1
	1
Totaes....	
1910.....	1
	1
Totaes....	
1915.....	1
	1
Totaes....	
1920.....	1
	1
Totaes....	
1925.....	1
	1
Totaes....	
1930.....	1
	1
Totaes....	
1931.....	1
	1
Totaes....	
1932.....	1
	1
Totaes....	
1933.....	1
	1
Totaes....	

tivel)	
	TOTAES (2)
390	27.253:719$168
138	29.230:819$624
497	39.205:717$762
940	56.254:709$432
178	100.385:592$229
485	111.793:818$527
486	107.945:232$064
722	117.854:999$116
513	131.308:593$268
539	146.116:617$342
401	163.996:527$489
307	199.609:721$755
429	183.150:135$130
190	181.127:545$523
410	185.157:780$065
326	170.539:076$211 (3
668	161.407:672$371
500	209.228:531$200

e as de contribuição para

UNIDADES DE TRAFEGO

QUANTIDADE DE TONELADAS — KILOMETRO

ANNO	BITOLA	Numero de carros	Equipamento de viaturas	Bagagem e mercadorias	Animaes	Mercadorias	Total	Numero de carros	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

STRIAL				
agem tas	Telegrammas	Taxas e porcentagens diversas	Receita de 1,5% para a Caixa de Ap. e Pensões	Taxa addicional de 10% sobre tarifas
4$265	155:305$980	372:051$502	—	—
3$715	53:341$460	451:378$689	—	—
5$987	66:582$494	635:672$455	—	—
6$000	67:788$000	840:302$000	—	—
5$415	97:256$387	901:669$346	—	—
2$760	129:014$543	3.898:604$600	—	—
6$770	143:661$278	2.402:201$834	—	—
6$620	163:774$940	1.525:303$638	—	—
7$360	196:175$022	4.806:580$404	—	—
5$130	167:562$168	2.779:425$302	—	—
9$860	152:727$508	3.325:346$392	—	—
6$950	137:669$629	3.180:173$869	—	—
1$276	146:930$501	2.800:184$585	—	—
8$199	125:504$484	3.482:104$734	—	—
4$000	139:879$373	2.669:392$964	—	—
3$828	99:216$271	4.374:142$859	2.997:576$759	—
6$455	116:523$997	4.405:443$460	3.007:506$174	—
3$200	160:753$700	5.542:148$200	3.772:920$900	12.695:094$600

Está i

A S

CUSTEIO INDUSTRIAL DOS SERVIÇOS (Pessoal, Material e Combustivel)

USTI EL	IVISÃO — istração **)	2.ª DIVISÃO — Trafego	3.ª DIVISÃO — Linha	4.ª DIVISÃO Tracção (1)	4.ª DIVISÃO Officinas	TOTAES (2)
537$1	912$579	8.550:592$974	6.615:244$432	6.882:425$793	4.241:543$390	27.253:719$168
657$9	058$744	9.204:976$170	7.518:226$412	7.251:241$160	4.187:317$138	29.230:819$624
794$2	681$542	12.953:689$692	8.667:335$412	9.782:110$619	6.373:900$497	39.205:717$762
303$5	095$626	17.065:897$565	9.612:312$838	18.281:973$463	8.183:429$940	56.254:709$432
471$4	148$066	23.305:224$725	16.960:571$994	42.024:078$266	15.042:569$178	100.385:592$229
026$1	451$615	24.717:194$501	18.474:252$097	47.621:773$829	17.549:146$485	111.793:818$527
154$4	899$697	29.137:555$568	25.190:239$763	30.625:982$550	19.284:554$486	107.945:232$064
911$6	420$089	32.057:436$737	22.254:898$859	36.495:155$709	23.209:087$722	117.854:999$116
540$9	724$311	34.634:412$997	23.745:402$593	42.887:801$854	25.911:251$513	131.308:593$268
776$2	883$836	38.745:075$956	28.816:506$299	42.975:687$712	30.811:463$539	146.116:617$342
854$9	864$214	43.489:980$209	34.768:325$782	47.323:353$883	33.131:003$401	163.996:527$489
940$7	101$531	47.406:974$060	41.739:384$442	63.925:318$415	40.320:943$307	199.609:721$755
124$3	977$429	47.298:782$034	39.661:806$389	51.693:376$849	37.252:192$429	183.150:135$130
676$8	598$449	51.860:938$257	38.299:400$481	43.456:674$146	38.471:934$190	181.127:545$523
902$7	668$354	52.276:246$620	38.883:097$630	46.870:182$153	37.600:585$410	185.157:780$065
834$3	965$347	48.907:271$246	34.146:089$208	44.180:059$084	36.039:691$326	170.539:076$211 (3
826$8	255$490	43.836:053$202	34.792:131$839	43.385:680$172	32.955:551$668	161.407:672$371
093$6	842$400	54.570:811$000	47.166:507$400	56.391:844$900	43.150:525$500	209.228:531$200

aixas do material rodante.

despesas de obras para terceiros, as de custeio administrativo da 6.ª Divisão e as de contribuição para doria e Pensões.

E. Ferro Rio d'Ouro.

33 está

933.

QUADRO N. 6 — RECEITA E DESPESA

RECEITA GERAL

ANNO	Renda [illegible]	Renda Ordinaria [illegible]	Renda Extraordinaria	Renda Eventual	TOTAL
1904	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1905	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1910	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1915	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1920	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1921	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1922	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1923	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1924	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1925	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1926	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1927	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1928	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1929	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1930	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1931	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1932	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1933	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

DETALHE DA RENDA INDUSTRIAL

ANNO	Vinhetes	Higienicos e Recommendados	Annuncios	Mercadorias	Vinhetas	Irene Lopes	Annuncios em Mappas	Telegrammas	Taxas [illegible]	Receita de 1,5% para a Caixa de Aposentadoria e Pensões	Taxa adicional de 10 % sobre tarifas
1904	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1905	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1910	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1915	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1920	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1921	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1922	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1923	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1924	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1925	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1926	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1927	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1928	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1929	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1930	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1931	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1932	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1933	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
TOTAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

(1) Está incluida a receita arrecadada conforme ajuste

DESPESA FINANCEIRA DO CUSTEIO E OBRAS NOVAS

ANNO	CUSTEIO — PESSOAL — 1ª DIVISÃO [illegible]	2ª DIVISÃO Tráfego	3ª DIVISÃO Linha	4ª DIVISÃO [illegible]	5ª DIVISÃO	TOTAL DO PESSOAL	CUSTEIO — MATERIAL — MATERIAL	COMBUSTIVEL	TOTAL DO CUSTEIO	OBRAS NOVAS — Pessoal e Material	EXERCICIOS (INDO) — Pessoal e Material	TOTAL GERAL
1904	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1905	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1910	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1915	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1920	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1921	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1922	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1923	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1924	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1925	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1926	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1927	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1928	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1929	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1930	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1931	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1932	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1933	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

CUSTEIO INDUSTRIAL DOS SERVIÇOS (Pessoal, Materia e Combustivel)

ANNO	1ª DIVISÃO — Administração	2ª DIVISÃO Tráfego	3ª DIVISÃO Linha	4ª DIVISÃO — Tracção	4ª DIVISÃO — Officinas	4ª DIVISÃO — TOTAES
1904	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1905	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1910	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1915	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1920	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1921	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1922	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1923	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1924	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1925	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1926	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1927	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1928	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1929	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1930	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1931	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1932	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1933	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

1 Incluem-se as despesas de obras para [illegible]

2 Excluidas as despesas de obras para [illegible]

3 Caixa de Aposentadoria e Pensões

4 Incluem-se o Ferro Rural Oeste

NOTA — [illegible] do decreto [illegible] de 15 de Setembro de 1933

DESPESA INDUSTRIAL E FINANCEIRA DE CUSTEIO NOS ANNOS DE 1907 A 1933

QUADRO N° 7

ANNOS	DESPESA INDUSTRIAL (1)	DESPESA FINANCEIRA		
		Despesa do exercicio	Despesa de exercicios anteriores	Total
1907	32.243:371$555	36.943:537$284	1.376:603$554	38.320:140$838
1908	32.760:601$262	35.757:882$108	106:575$081	35.864:457$119
1909	31.746:954$836	38.362:331$593	109:698$304	38.472:029$897
1910	39.205:717$762	42.798:393$308	231:494$659	43.029:887$967
1911	43.696:364$304	48.189:465$920	5.527:074$460	53.716:540$380
1912	48.295:772$266	46.391:816$183	2.005:146$617	48.396:962$800
1913	49.546:338$780	50.147:937$600	588:443$481	50.736:381$081
1914	46.721:909$316	53.189:748$728	46:310$645	53.236:059$373
1915	56.719:513$894	57.216:569$031	111:193$974	57.327:763$005
1916	67.123:770$967	69.754:045$990	910:931$081	70.664:977$071
1917	78.809:109$399	78.658:515$081	1.040:393$355	79.698:908$436
1918	78.058:706$526	74.163:865$122	406:787$848	74.570:652$970
1919	86.507:149$047	95.827:090$157	571:548$446	96.398:638$603
1920	100.385:592$229	94.663:924$481	225:162$461	94.889:086$942
1921	111.793:818$527	114.757:090$678	656:390$593	115.413:481$271
1922	107.945:232$064	109.903:455$088	2.417:684$383	112.321:139$471
1923	117.854:999$116	111.481:755$266	66:979$015	111.548:734$281
1924	133.080:929$469	141.657:520$891	246:887$560	141.409:408$451
1925	146.647:711$277	145.145:715$518	3.354:083$754	148.499:799$272
1926	164.987:819$533	167.409:456$652	5.346:129$809	172.755:586$461
1927	200.314:829$219	203.320:564$942	4.562:328$778	207.882:893$720
1928	184.330:993$754	173.433:389$595	48.148:214$768	221.581:604$363
1929	185.076:966$248	224.507:579$656	724:576$174	225.232:155$830
1930	189.263:591$654	199.625:346$982	3.586:735$641	203.212:082$623
1931 (2)	174.316:348$765	170.124:462$746	567:388$886	170.691:851$632
1932	165.173:591$661	163.473:692$174	2.912:332$692	166.386:024$866
1933 / 34	214.396:753$300	228.981:593$800	1.541:409$300	230.523:003$100

(1) — Na despesa industrial estão incluidos os serviços para terceiros.

(2) — Inclusive a E. F. Rio d'Ouro.

NOTA: — Nas parcellas correspondentes a 1933 está incluido o 1.º trimestre de 1934, ex-vi do artigo 30 do Decreto 23.150, de 15 de Setembro de 1933.

MEDIAS DE RECEITA E DESPESA (**) REFERENTES ÃS UNIDADES DE TRAFEGO

QUADRO N.° 8

ANNO	POR TONELADA—KILOMETRO					POR TREM—KILOMETRO				
	RENDA INDUSTRIAL (*)	DESPESA E CUSTEIO				RENDA INDUSTRIAL (*)	DESPESA DE CUSTEIO			
		Pessoal	Material	Combustivel	Total		Pessoal	Material	Combustivel	Total
1900.....	73,6	42,7	13,8	11,5	68,0	4$736	2$748	$887	$737	4$372
1905.....	48,6	32,6	15,9	5,6	54,1	3$851	2$658	1$257	$444	4$359
1910.....	38,6	36,5	10,0	5,4	51,9	2$599	2$459	$671	$364	3$494
1915.....	43,9	32,1	10,5	14,8	57,4	3$642	2$586	$872	1$227	4$685
1920.....	58,9	34,8	11,5	20,3	66,6	5$938	3$513	1$152	2$046	6$711
1925.....	61,0	40,4	12,9	17,1	70,4	7$203	4$803	1$536	2$041	8$380
1926.....	64,8	50,1	14,2	18,4	82,7	7$682	5$941	1$690	2$186	9$817
1927.....	63,2	48,7	18,3	20,9	87,9	8$120	6$249	2$349	2$695	11$293
1928.....	66,6	43,9	10,8	11,5	66,2	8$840	5$835	1$414	1$540	8$789
1929.....	72,1	49,2	13,3	13,6	76,1	9$049	6$179	1$669	1$702	9$550
1930.....	64,5	52,9	12,5	15,3	80,7	8$252	6$774	1$600	1$959	10$333
1931.....	68,7	46,5	8,4	20,0	74,9	8$756	5$921	1$069	2$553	9$543
1932.....	84,1	60,1	9,6	25,4	95,1	8$675	6$199	$993	2$619	9$812
1933.....	108,5	77,2	10,1	35,5	122,8	11$336	8$068	1$060	3$710	12$838

(*) Na renda industrial não se computam as arrecadações para fins especiaes, como sejam os 10% cobrados sobre as tarifas para fundo de garantia das obrigações ferroviarias.

(**) A despesa é a despesa financeira.

NOTA — Nos elementos attinentes a 1933 está incluido o 1.° trimestre de 1934, conforme consta dos quadros sob ns. 6 e 7.

QUADRO DEMONSTRATIVO DA REC

ANNO	Viajantes	Bag. e encom.
858...	157:593$230	—
859...	289:376$994	—
860...	341:995$620	15:014$060
861...	383:923$426	32:872$728
862...	431:063$176	32:884$742
863...	399:640$265	33:901$678
864...	421:392$014	36:513$116
865...	442:632$968	42:218$962
866...	481:274$312	42:506$814
867...	561:785$456	50:494$630
868...	737:984$739	56:133$436
869 ..	852:736$050	70:388$850
870...	831:985$130	69:176$810
871...	1.025:995$450	90:302$640
872...	1.178:022$020	103:154$890
873...	1.329:768$280	128:679$010
874...	1.464:450$670	150:630$330
875...	1.577:918$550	166:895$550
876...	1.689:487$340	174:270$410
877...	2.082:471$570	262:747$320
878...	2.063:695$630	281:102$220
879...	2.335:092$550	309:341$920
880...	2.281:897$610	350:352$820
881...	2.346:086$170	367:182$370
882...	2.249:202$770	348:498$980
883...	2.281:840$050	363:705$240
884...	2.335:471$600	384:312$480
885...	2.417:240$590	382:155$280
886...	2.357:087$830	402:632$230
887...	2.420:475$560	404:283$210
888...	2.794:753$400	456:594$660
889...	2.953:005$430	510:797$525
890...	3.380:652$730	561:563$201
891...	4.931:221$230	1.013:713$620
892...	6.864:639$065	2.665:321$330
893...	7.467:138$655	3.622:295$280
894...	7.344:982$705	3.315:895$004
895...	7.940:793$060	4.174:967$836
896...	8.408:381$265	3.684:481$860
897...	8.979:985$455	3.729:580$210
898...	10.531:381$130	3.230:878$820
899...	8.975:038$360	2.699:146$918
900...	8.170:424$895	2.255:730$925
901...	7.952:405$845	2.117:697$832
902...	7.935:509$484	2.120:530$420
903...	7.905:088$872	2.016:063$993
904...	8.686:435$325	2.105:076$757
905...	8.978:313$360	2.170:639$530
906...	9.360:098$845	2.285:106$939
907...	10.211:749$840	2.442:916$772
908...	10.469:124$400	2.147:994$439
909...	10.743:604$190	2.255:486$228
910...	10.551:528$960	2.236:569$960
911...	12.251:362$000	2.835:357$000
912...	13.787:549$000	3.609:495$000
913...	15.477:487$000	4.439:203$000
914...	13.851:206$000	4.026:947$000
915...	15.254:279$000	3.727:563$000
916...	14.690:460$000	3.734:162$000
917...	16.854:711$000	4.413:256$000
918...	17.567:275$000	4.413:256$000
919...	21.440:694$000	5.826:465$000
920...	25.502:684$939	6.582:817$247
921...	27.824:143$768	6.818:969$599
922...	33.586:016$200	7.625:086$460
923...	37.197:846$785	8.808:152$023
924...	38.747:730$180	10.103:590$960
925...	43.270:303$920	11.048:549$740
926...	42.708:975$155	15.878:385$214
927...	46.724:752$171	14.988:766$510
928...	54.331:633$265	16.545:047$093
929...	58.979:501$255	17.923:220$925
930...	53.308:947$395	14.527:596$165
931 (*)	50.954:312$499	14.426:137$556
932...	47.462:145$282	16.437:573$457
933/934.	66.295:456$000	23.660:899$500

OBSERVAÇÃO: — A renda de vehiculos fi
(*) Não está incluida a antiga E. F. Rio d'
NOTA: — Nos elementos attinentes a 1933

a o
nu-
ite-
nco
as
or-
ins-
etc.
au-
uta
ali
ção
sdo-
das
para
das
sar,
ção,
rasil
osso
con-
mo-
our-

ELECTRIFICAÇÃO

A Commissão designada por esta Directoria, em portaria de 1.º de julho de 1933, para o estudo do contracto, solicitou da firma respectiva os projectos completos, especificações minuciosas e relações de materiaes. Para a elaboração destes trabalhos, que estão sendo presentemente feitos nos escriptorios technicos da fabrica, na Inglaterra, mandou ella ao Brasil cinco engenheiros especialistas, que, em contacto com a commissão da Estrada, têm estudado as condições locaes e se inteirado de particularidades do serviço.

Com a collaboração de engenheiros da Via Permanente, a commissão de electrificação organizou o plano das modificações necessarias nas linhas, conforme a exposição adeante transcripta, procedendo tambem á revisão do cadastro da linha e de todos os pequenos pateos, etc.

Teve a commissão ordem de minutar o decreto a ser submettido ao Governo para a autorização do contracto e abertura do credito. Desempenhou-se da incumbencia, sendo a minuta submettida ao Ministerio da Fazenda e posteriormente revista em virtude das exigencias ali formuladas.

A difficuldade principal, desde o inicio dos estudos para o financiamento, foi a obtenção de cambiaes para o pagamento do material a importar. Verificou-se a necessidade do desdobramento do financiamento em duas partes correspondentes ás duas etapas de serviço referidas na concorrencia, extendida a 1.ª etapa D. Pedro II-Deodoro, até Bangú e Nova Iguassú, para desde logo, attender a cerca de 93% do transporte suburbano.

Encaminha-se a solução não só para o maior fraccionamento dos pagamentos dentro das duas etapas, como para a dilatação do prazo de inicio da amortização, de fórma a compensar, até certo ponto, no mercado do cambio, as novas remessas para pagamento da electrificação, com a reducção das necessarias ao pagamento de combustivel e material rodante.

O exame da questão, que está sendo bem encaminhado, determinou a vinda ao Brasil do Sr. W. A. M. Doll, encarregado pelo Governo Britannico de estudar, de accôrdo com o nosso Governo, as possibilidades do financiamento das obras da electrificação.

A seguir estas linhas, acham-se appensas em transcripção, os actos officiaes relativos á concorrencia, o resumo do parecer da Commissão Julgadora, a exposição referente a algumas modificações na Via Permanente e um estudo estatistico detalhado do deficit no serviço suburbano do Rio de Janeiro.

ACTOS OFFICIAES RELATIVOS A' CONCORRENCIA PARA OS SERVIÇOS DA ELECTRIFICAÇÃO

O Diário Official n.º 250, de 23 de Outubro de 1931, publicou o Decreto n.º 20.537, de 20 de Outubro de 1931, seguinte:

DECRETO N.º 20.537 DE 20 DE OUTUBRO DE 1931:

Autoriza providencias para a electrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Considerando a necessidade inadiavel de electrificar a Estrada de Ferro Central do Brasil;

Considerando que a essa obra se antepõe apenas o vulto do capital de installação, augmentado agora pela depreciação da nossa moeda;

Considerando que essa depreciação está influindo no custo do combustivel;

Considerando que, se elevada pode ser a quota annual de juros e amortização do capital a ser empregado na electrificação, elevada tambem já é, pelo mesmo motivo, a despesa annual de combustivel;

Considerando que o sacrificio para amortização do capital invertido na electrificação da estrada será temporario, emquanto que a despesa do carvão, se as linhas não forem electrificadas, será permanente;

Considerando que, no custo da electrificação, representa alta percentagem a acquisição do material rodante, locomotivas electricas para os trens do interior e automotrizes e carros especiaes para os trens de suburbios;

Considerando que do custo da electrificação deverá ser deduzido o valôr de centenas de carros de passageiros dos actuaes trens de suburbio e de quasi duas centenas de locomotivas a vapor que irão reforçar o trafego do interior, além de Barra do Pirahy, aliviando o orçamento da Estrada de Ferro Central do Brasil por muitos annos da despesa com a acquisição desse material;

Considerando que a economia de combustivel, o augmento de trafego dos trens suburbanos e um possivel augmento de preço das passagens nesses trens, darão approximadamente o sufficiente para o serviço de amortização e juros do capital a ser invertido nesse emprehendimento;

Considerando que, mesmo que isso não se verifique rigorosamente e ainda que uma quota temporaria pese sobre os orçamentos da Estrada para attender aos compromissos tomados, largas compensações corresponderão a esses sacrificios;

Considerando que, vencido o prazo de quinze (15) annos terá a Central do Brasil, desobrigada desse encargo temporario, um grande e definitivo desafogo na sua economia de custeio, além das vantagens geraes decorrentes desse grande emprehendimento;

Considerando que, muitas emprezas européas e norte-americanas têm se interessado por esse problema e que se lhes deve dar liberdade de apresentar propostas de execução das obras, dentro de indicações geraes fornecidas pela Estrada de Ferro Central do Brasil, e usando das attribuições que lhe confere o art. 1.º do decreto n.º 19.398, de 11 de Novembro de 1930, decreta:

Art. 1.º — Fica o Ministerio da Viação e Obras Publicas autorizado a promover as medidas que julgar opportunas para a electrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil, podendo desde já avisar ás empresas interessadas que serão recebidas propostas, até 30 de Abril de 1932 para a execução desses serviços, obedecendo ás seguintes prescripções geraes;

1.ª, trecho a electrificar:

E' pensamento do Governo electrificar a rêde suburbana desta capital, inclusive as estações Maritima e São Diogo e o ramal de Santa Cruz, e o trecho de longo percurso comprehendido entre D. Pedro II e Barra do Pirahy.

2.ª, escolha do systema e tensão na rêde distribuidora:

Attendendo á conveniencia da uniformidade do systema adoptado para todas as linhas ferreas do paiz, o Governo dá preferencia á corrente continua sob a tensão de 3.000 volts na rêde distribuidora e, além disso, será de desejar a igualdade de systemas de tensão para os suburbios e para o longo percurso.

Fica admittido tambem que as propostas incluam a construcção de Usinas geradoras em qualquer das quédas de agua pertencentes ao Governo, ou em ambas: Salto e Mambucaba.

3.ª, prazo para execução das obras.

O Governo estabelece o seguinte prazo, a contar da approvação e acceitação da proposta: 24 mezes para inauguração dos serviços até Deodoro e, em seguimento, 18 mezes para a inauguração dali até Santa Cruz e Barra do Pirahy.

4.ª, condições de financiamento:

O Governo effectuará o pagamento em quinze (15) annos, em trinta (30) prestações semestraes, de amortização e juros. Para isso o Governo manterá nos orçamentos a verba correspondente ao total actual do combustivel ,destinando 25% dessa verba, correspondente á economia bruta de combustivel no trecho electrificado, para amortização e juros do capital empregado na electrificação.

O pagamento começará após a inauguração do trafego electrico, contando-se o primeiro semestre da data da inauguração.

Se os 25% da verba de combustivel, acima indicados, forem, em qualquer tempo, insufficientes para perfazer a prestação semestral de 1/30 do capital, o Governo se obriga a completar a prestação na mesma data do vencimento.

Será facultado aos proponentes a liberdade de apresentarem qualquer outra modalidade de financiamento dos serviços, inclusive o pagamento em especie ou em outros valores.

5.ª, condições a que devem satisfazer as propostas:

As propostas deverão conter:

a) ante-projecto de todas as installações, inclusive deposito de material rodante e officinas, em Deodoro, tendo cada sub-estação pelo menos uma unidade de reserva e com margem para admittir um accrescimo futuro na capacidade de serviço de 50%;

b) indicação minuciosa dos typos e procedencia do material fixo e rodante, devendo as locomotivas, para passageiros e mercadorias, ter a velocidade maxima de 90 kilometros por hora e 20 toneladas por eixo de peso maximo.

6.ª, a Estrada de Ferro Central do Brasil porá á disposição das emprezas interessadas copia do ante-projecto organizado pelo engenheiro Roberto Marinho, para base de mais completos e detalhados estudos, assim como todos os elementos de que dispuzer, podendo as mesmas emprezas proceder aos estudos locaes que entenderem, exclusivamente á sua custa e sem a minima responsabilidade do Governo.

7.ª, o Governo se reserva a faculdade de, a seu juizo exclusivo, escolher a proposta que julgar mais conveniente ou de recusar todas ellas, não assistindo ás emprezas concernentes direito a qualquer reclamação.

Art. 2.º — Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 20 de Outubro de 1931, 110.º da Independencia e 43.º da Republica.

(a) *Getulio Vargas*
(a) *José Americo de Almeida*
(a) *José Maria Whitaker.*

O prazo para apresentação de propostas foi prorogado até 31 de Julho de 1932 pelo Decreto n.º 21.322, de 27 de Abril desse anno.
(Edital de 7 de junho de 1932).

Foi ainda prorogado até 30 de Setembro de 1932 pelo Decreto n.º 21.666,de 22 de Julho do mesmo anno, e novamente prorogado até 15 de Dezembro immediato pelo Decreto n.º 21.859, de 23 de Setembro anterior.
(Edital de 12 de Dezembro de 1932).

Realizada finalmente, a concorrencia, foi pela portaria abaixo, nomeada a Commissão Julgadora.

Diario Official n.º 290, de 13 de Dezembro de 1932.

O Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Resolve constituir a commissão julgadora da concorrencia para a electrificação das linhas de suburbio e das do interior até Barra do Pirahy, da Estrada de Ferro Central do Brasil, de accôrdo com os decretos ns. 20.537 de 20 de Outubro de 1931, 21.322, de 27 de Abril, 21.666,

de 22 de Julho e 21.859, de 23 de Setembro de 1932, designando para esse fim os senhores Dr. Ruben Rosa, representante do Ministerio da Fazenda; Dr. Carlos Maximiniano Pereira dos Santos, Consultor Geral da República; professor Roberto Marinho de Azevedo, pela Escola Polytechnica do Rio de Janeiro; professor Domingos Fleury da Rocha, pela Escola de Minas de Ouro Preto; engenheiro João Felippe Pereira, pelo Club de Engenharia; engenheiros Lauro Ferraz Sampaio, pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro; engenheiro Fernando Dias Paes Leme, pela Estrada de Ferro Oéste de Minas, da Rêde Mineira de Viação; engenheiros Moacyr Teixeira da Silva, Eduardo Cicero de Faria e Paulo de Andrade Martins Costa, pela Estrada de Ferro Central do Brasil.

Os membros da commissão escolherão entre si o seu presidente.

Rio de Janeiro, 10 de Dezembro de 1932. — (a) *José Americo de Almeida*

Nota: — O Dr. Roberto Marinho de Azevedo, representante da Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, pediu exoneração antes da abertura das propostas, tendo sido substituido pelo Dr. Jeronymo Monteiro Filho como representante da mesma Escola.

Annullada a concorrencia por acto de 24 de Dezembro de 1932.

Diario Official n.º 4, de 5 de Janeiró de 1933

Sr. Director da Estrada de Ferro Central do Brasil: Officio: N.º 4.421 — Communico-vos que o Sr. Ministro proferiu o seguinte despacho no processo relativo á electrificação dessa Estrada:

"A Commissão incumbida de julgar as propostas para a electrificação parcial da E. F. Central do Brasil, por seu presidente, em officio n.º E. 3, de 20 deste mez, propõe, por "ter verificado, ao examinar os documentos de idoneidade dos diversos proponentes, além de outros defeitos, não serem sufficientemente claros os documentos relativos ao imposto de renda de alguns delles, não tendo, além disso, o procurador de um dos grupos apresentado a devida procuração", seja "reaberto o prazo, embóra breve, para a concorrencia, de modo a permittir ás firmas completarem os seus documentos", solução que lhe parece "liberal e accorde com o interesse da Estrada". Da acta da sessão realizada a 19 deste mez pela Commissão Julgadora consta que, além dos cinco concurrentes que se apresentaram, a Sociedade Commercial e Industrial Suissa no Brasil pretendeu concorrer, não tendo, porém, apresentado a proposta no prazo fixado. Em relação ás cinco firmas que se apresentaram, occorreram as seguintes irregularidades: "Companhia Brasileira de Electricidade Siemens-Schuckert, S. A. — os conhecimentos de pagamento de impostos omittem a designação "Siemens Schuckert S. A."; Ansaldo, S. A. e outros — não foi exhibida pela pessôa que assignou a acta de recebimento das propostas o instrumento de procuração que provasse a sua qualidade de procurador; o envoltorio traz a declaração de Consorcio Italiano para a Electrificação, emquanto os documentos de idoneidade são individualizados, e nada indica uma ligação dessa natureza entre as firmas que se apresentaram sob aquelle titulo; dentre as firmas componentes, E. Kemnitz & Comp. Limitada, cuja séde é nesta Capital, apenas apresentou, com referencia ao imposto sobre a renda, na qual é declarado que essa firma não foi incluida na lista matriz de lançamento relativo ao exercicio de 1932, o que não prova que esteja quite ou isenta dêsse imposto no exercicio corrente; A. E. G. Companhia Sul-Americana de Electricidade — com relação ao imposto sobre a renda apresentou sómente uma certidão (pública fórma) passada pela Delegacia Geral do Imposto sobre a Renda, na qual se declara ter ella entregue os elementos necessarios para o lançamento "ex-officio", do imposto, não tendo offerecido prova de o haver pago; — General Electric, S. A. — não apresentou documento comprobatório de poder funccionar no Brasil; prova de haver pago o imposto sobre a renda; e deixou de reconhecer no Ministerio das Relações Exteriores, em um documento, a firma do consul brasileiro em Nova York; — Metropolitan Vickers Electrical Export C. Ltd. — Não apresentou documento comprobatório do pagamento do imposto sobre a renda. Verificou-se, outrosim, a falta de sello de annexo em vários documentos". O edital que convocou os concurrentes, baseado nos decretos ns. 20.537 de 20 de Outubro de 1931; 20.322, de 27 de Abril; 21.666, de 22 de Julho e 21.859 de 22 de Setembro deste anno, estabeleceu que "só serão abertas as propostas dos concorrentes, cuja idoneidade fôr reconhecida, depois de convenientemente julgadas por uma commissão expressamente designada para esse fim, devendo esse julgamento ser tornado publico dentro de

um prazo de oito dias, a contar da data da entrega". Verifica-se, portanto, que no prazo estabelecido não foi possivel á commissão decidir em definitivo sobre a idoneidade de nenhum concurrente razão por que propôz a reabertura do prazo, para esse fim. Não estando, porém, prevista na legislação em vigor (inclusive os decretos citados), essa dilação, resolvo, com fundamento no § 4.° do art. 51, do Codigo de Contabilidade da União, declarar nulla a concorrencia, pelos motivos acima indicados, o que constitue justa causa. Faça-se o expediente que couber para a convocação de nova concorrencia em curto prazo.

Em 24 de Dezembro de 1932. — (a) *José Americo.*"

O Diario Official n.° 13, de 16 de Janeiro de 1933. publicou o decreto n.° 22.355, de 13 do mesmo mez:—

DECRETO N.° 22.355, DE 13 DE JANEIRO DE 1933

Autoriza providencias para a electrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1.° do decreto n.° 19.398, de 11 de Novembro de 1930:

Considerando que a concorrencia convocada em 15 de Dezembro ultimo, por força do decreto n.° 21.859, de 23 de Setembro de 1932, para a electrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil, foi annullada pelas razões constantes do despacho do Ministerio da Viação e Obras Publicas, de 24 de Dezembro, publicado no Diario Official de 5 deste mez;

Considerando que a essa concorrencia compareceram cinco licitantes, o que bem revela o interesse que o assumpto vem despertando;

Considerando a necessidade de fixar prazo para a realização de nova concorrencia para o mesmo fim, decreta:

Art. 1.° — Fica o Ministerio da Viação e Obras Publicas autorizado a providenciar no sentido de ser convocada nova concorrencia em curto prazo para a electrificação de parte das linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil na conformidade do decreto n.° 20.537, de 20 de Outubro de 1931, observadas as seguintes condições:

1.ª — Trecho a electrificar:

Rêde suburbana desta Capital, inclusive as estações Maritima e São Diogo, o ramal de Santa Cruz e o trecho de longo percurso comprehendido entre D. Pedro II e Barra do Pirahy.

2.ª — Escolha do systema e tensão da rêde distribuidora:

Attendendo á conveniencia da uniformidade do systema adoptado para todas as linhas aereas do paiz, o Governo dá preferencia á corrente continua sob a tensão de 3.000 volts na rêde distribuidora e, além disso, será de desejar a igualdade de systemas e de tensão para os suburbios e para o longo percurso.

Fica admittido tambem que as propostas incluam a construcção de usinas geradoras em qualquer das quédas de agua pertencentes ao Governo, ou em ambas — Salto e Mambucaba.

3.ª — Prazo para execução das obras:

O Governo estabelece o seguinte prazo, a contar da approvação da proposta:

30 mezes para a conclusão dos serviços até Deodoro e, em seguimento, 18 mezes para a conclusão dali até Santa Cruz e Barra do Pirahy.

4.ª — Condições de financiamento:

O Governo effectuará o pagamento em quinze (15) annos, em trinta (30) prestações, semestraes, de amortização e juros.

O pagamento começará após a inauguração do trafego electrico, no primeiro trecho, contando-se o semestre inicial da data da inauguração.

Será facultada aos proponentes a liberdade de apresentarem outras modalidades de financiamento dos serviços.

5.ª — As propostas deverão conter:

a) projecto de todas as installações, inclusive deposito de material rodante e officinas em Deodoro, tendo cada sub-estação, pelo menos, uma unidade de reserva e com margem para admittir um accrescimo futuro na capacidade de serviço de 50%;

b) indicação minuciosa dos typos e procedencia do material fixo e rodante, devendo as locomotivas para passageiros ter a velocidade maxima de 90 kilometros por hora e 20 toneladas por eixo de peso maximo.

6.ª — A prova de idoneidade deve observar os seguintes itens, de accôrdo com a legislação vigente:

a) as companhias e sociedades anonymas nacionaes e estrangeiras com filial no Brasil deverão provar haver cumprido as exigencias do decreto n.º 434, de 4 de Julho de 1891, com certidões da Junta Commercial declarando ali terem sido archivados os documentos de sua constituição, e do registro de immoveis sobre o archivamento do Diario Official que publicou esses documentos;

b) as sociedades commerciaes deverão apresentar o contracto social, com a declaração de haver sido archivado na Junta Commercial e o registro da firma na mesma Junta;

c) as companhias e sociedades estrangeiras sem filial no Brasil deverão apresentar documentos revestidos das formalidades legaes, inclusive o reconhecimento da firma do notario local pelo consul brasileiro e a deste pelo Ministerio das Relações Exteriores, que provem estar legalmente constituidas e indicando o objecto de seu commercio ou industria;

d) as companhias, sociedades anonymas e commerciaes, com séde ou filial no Brasil, deverão provar ter satisfeito as exigencias do decreto n.º 20.291, de 12 de Agosto de 1931;

e) as firmas que pretendem se constituir em consorcio, deverão exhibir, dentro do prazo de noventa dias, a contar da acceitação da sua proposta, que deverá ser assignada por todas, individualmente, sob pena de perda da caução a que allude a clausula 10.

Para represental-as no acto da concorrencia, emquanto não estiver legalmente organizado o consorcio, constituirão, em conjunto, procurador bastante com poderes especiaes;

f) os concurrentes, mesmo na hypothese da clausula precedente, deverão apresentar documentos que provem a idoneidade téchnica financeira para contractar os serviços que fazem objecto desta concorrencia;

g) os proponentes com séde ou filial no Brasil deverão apresentar ainda os seguintes documentos relativos aos ultimos impostos cobrados pelos respectivos departamentos fiscaes;

1) conhecimento do pagamento do imposto de industrias e profissões;

2) conhecimento do pagamento da patente de registro, si negociarem em artigos sujeitos ao imposto de consumo;

3) conhecimento do pagamento da licença municipal e;

4) conhecimento do pagamento do imposto sobre a renda ou certidão de não o haver pago por falta de rendimentos tributaveis.

7.ª — As propostas, que poderão ser apresentadas em portuguez, francez ou inglez, devidamente assignadas, serão entregues em tres vias, sendo a primeira sellada com estampilha federal de 1$000 por folha e o sello de Educação e Saude Publica, em envolucros fechados com a declaração, por fóra, do assumpto a que se refere. Cada proposta deve ser acompanhada de um outro envolucro em separado, contendo todos os documentos devidamente sellados, que possam provar a idoneidade do proponente.

8.ª — Os proponentes deverão declarar expressamente que acceitam e elegem a cidade do Rio de Janeiro para seu domicilio, para todos os effeitos de direito.

9.ª — Só serão abertas as propostas dos concurrentes cuja idoneidade fôr reconhecida, depois de convenientemente julgada pela commissão nomeada para julgamento da presente concorrencia, devendo esse julgamento ser tornado público no prazo maximo de oito dias, a contar da data da entrega.

Não serão tomadas em consideração as propostas que contiverem apenas o offerecimento de uma redução sobre a proposta mais barata.

10.ª — No acto da entrega da proposta deve a firma proponente exhibir e recibo da caução de 300:000$000, préviamente feita no Thesouro Nacional ou suas Delegacias Ficaes e na do Thesouro em Londres ou na Caixa Economica do Rio de Janeiro. A caução da divida publica externa federal pelo seu valor nominal reverterá para os cofres publicos si o proponente preferido recusar-se a assignar o contracto no prazo que lhe fôr marcado pela Directoria da Estrada.

11.ª — Depois de julgada a idoneidade dos proponentes, serão marcados, dentro do prazo de quinze dias, a contar da data da publicação dêsse julgamento, dia e hora para a abertura e leitura das propostas, que serão integralmente publicadas, antes de qualquer decisão.

12.ª — A escolha será feita dentro do prazo maximo de tres mezes, a contar da data da abertura das propostas

13.ª — O proponente, para garantia da execução dos serviços de que se trata, caucionará na Caixa Economica do Rio de Janeiro a quantia de mil contos de réis (1.000:000$000), a qual só será restituida no caso de fiel e integralmente cumpridas todas as condições estabelecidas, só terminando a sua responsabilidade findo o prazo legal de cinco annos (art. 1.245 do Codigo Civil).

14.ª — Pela inobservancia dos prazos estabelecidos na clausula terceira, ficará o contracto rescindido de pleno direito, independentemente de interpellação judicial ou extra-judicial, com perda da caução e, verificando-se infracção de qualquer outra clausula, poderá a Estrada multar o contractante até a importancia correspondente a 10% da caução, multa que será elevada ao dôbro no caso de reincidencia, si não preferir a Directoria da Estrada a rescisão immediata do contracto nas mesmas condições acima declaradas.

15.ª — Em qualquer dos casos caberá recurso para o Ministro da Viação, no prazo de dez dias, depositada préviamente a importancia da multa.

16.ª — No caso de multa, ficará o contractante obrigado a pagar a respectiva importancia na Inspectoria do Thesouro da Estrada de Ferro Central do Brasil, no prazo de dez dias, contados da data do recebimento da intimação, por escripto, para tal fim, sob pena de rescisão do contracto, nas condições estabelecidas na clausula 14.ª.

17.ª — A Estrada de Ferro Central do Brasil porá á disposição das empresas interessadas cópia do ante-projecto organizado pelo engenheiro Roberto Marinho, para base de mais completos e detalhados estudos, assim como todos os elementos que dispuzer, podendo as mesmas empresas proceder aos estudos locaes que entenderem exclusivamente á sua custa e sem a minima responsabilidade do Governo.

18.ª — O contracto só se tornará effectivo depois de approvado definitivamente pelo Ministro da Viação e Obras Publicas e de registrado pelo Tribunal de Contas, não se responsabilizando o Governo por indemnização alguma si esse instituto lhe denegar registro.

19.ª — O Governo se reserva a faculdade de, a seu juizo exclusivamente escolher a proposta que julgar mais conveniente ou de recusar todas ellas, annullando, assim, a concorrencia. Não assistirá ás emprezas concurrentes direito a qualquer reclamação.

20.ª — Os proponentes deverão declarar em suas propostas que se subordinam a todas as clausulas do presente edital e ás prescripções do Codigo de Contabilidade e seu regulamento.

Rio de Janeiro, 13 de Janeiro de 1933, 112.º da Independencia e 45.º da Republica.

(a) Getulio Vargas
(a) José Americo de Almeida

(Edital de 21 de Janeiro de 1933)

As propostas foram publicadas nos supplementos do Diario Official n.º 115, de 20 de Maio de 1933 e 130, de 7 de Junho do mesmo anno e uma omissão foi incluida no Diario Official de 14 de Junho de 1933.

Por decreto n.º 22.792, de 1 de Junho de 1933 foi prorogado o prazo para escolha da proposta cuja acceitação foi feita pelo despacho seguinte:

Diario Official n.º 144, de 23 de Junho de 1933

Despacho exarado pelo Sr. Ministro no processo de concorrencia para a electrificação parcial da E. F. Central do Brasil:

"Considerando que estudos e pareceres de orgãos technicos da Estrada de Ferro Central do Brasil, encaminhados a este Ministerio, demonstram o estado de precariedade das installações fixas e do material rodante e de tracção dessa estrada;

Considerando que a efficiencia desses serviços exigirá, dentro em bréve, um vultoso dispendio para a substituição do material que se torna imprestavel, calculado em 80 mil contos (relatorio dos representantes da Estrada na Commissão Julgadora — conclusões, n.º 1);

Considerando que o actual systema de tracção a vapor não permittirá ainda com as despesas previstas, para a sua remodelação, nenhum immediato augmento de receita;

Considerando que a mudança do systema de tracção, ao contrário, proporcionará, pela maior frequencia, rapidez e conforto dos transportes, uma compensadora elevação de renda, não só pelo volume do trafego, como pela natural majoração das tarifas, avaliada em 6.500 contos (relatorio citado, n.º 5);

Considerando que essa melhoria dos resultados financeiros da Estrada avultará, ainda mais, com as economias que se realizarem em combustivel e outros materiaes, com a previsão de 16 a 17 mil contos (relatorio citado, n.º 14);

Considerando que para obter essas vantagens foi autorizada a concorrencia publica convocada para 15 de Fevereiro do corrente anno, á qual se apresentaram 6 grupos de firmas especializadas;

Considerando que, conforme parecer da Commissão Julgadora dessa concorrencia, "a proposta que, em seu conjunto, reune as maiores vantagens téchnicas e economicas é a que lhe foi submettida pela firma Ingleza Metropolitan Vickers Electrical Export C.º Ltd.";

Considerando que o preço pelo qual essa firma se propõe a electrificar a estrada é de.. £ 2.878.733-00, mais réis 7.494:000$000 papel, o que tudo convertido em moeda nacional, ao cambio da data da apresentação da proposta, corresponde a cerca de 140.000:000$000, ou sejam, apenas, mais 60.000:000$000 do que se deveria despender para manter a tracção a vapor, sem a possibilidade das vantagens economicas e téchnicas já indicadas;

Considerando que, nestas condições, se evidencia que a electrificação é tanto mais opportuna, quanto mais vultosa é a renovação exigida por um parque ferroviario em decadencia;

Considerando que ainda é possivel reduzir o preço do custo dessa obra, mediante accôrdo definitivo na estipulação do contracto quanto á quantidade do material a empregar;

Considerando que, mediante os entendimentos autorizados no decreto n.º 22.792, de 1 de Junho do corrente anno, será possivel estabelecer accôrdo para pagamento em condições mais favoraveis ao paiz, ouvido ainda o Ministerio da Fazenda;

Considerando que o citado decreto, em face da clausula 19 do edital, autorizou "o Governo a discutir , com as partes interessadas, o plano de financiamento" das obras e fornecimentos para que pudesse "escolher livremente a proposta que mais conviesse aos interesses publicos", o que permittiu a apresentação por parte da Metropolitan Vickers Electrical Export C.º Ltd. e do Consorcio Italiano de electrificação, de outras modalidades de pagmento;

Considerando que a nova proposta de financiamento do Consorcio Italiano não póde ser tomada em consideração por não apresentar bases definitivas para o contracto consequente á concorrencia;

Considerando que o plano apresentado pela Metropolitan Vickers mantem os preços parciaes e globaes, da proposta submettida á concorrencia, apenas accrescidos os pagamentos em atrazo em relação ao valor das obras e fornecimentos de juros correspondentes, limitados a 4.191:280$526 papel;

Considerando que, mesmo incluindo esta despesa de financiamento, "a importancia total despendida pelo Governo para a electrificação, continúa a ser ainda muito inferior á que teria pago e ainda teria de pagar a qualquer das outras firmas proponentes", no fim do quinto anno, conforme salientou a Commissão Julgadora;

Approvo o processo da concorrencia realizada a 15 de Fevereiro do corrente anno, para a electrificação parcial da Estrada de Ferro Central do Brasil, de accôrdo com as conclusões do parecer da Commissão Julgadora e em consequencia dos entendimentos autorizados pelo decreto n.º 22.792, de 1 do corrente mez, dos quaes resultaram bases definidas para a acceitação da proposta da firma Metropolitan Vickers Electrical Export C.º Ltd. — Em 22 de Junho de 1933. — (a) *José Americo de Almeida.*

O Diario Official n.º 161, de 13 de Julho de 1933 publicou o parecer da Commissão Julgadora.

Portaria que creou a Commissão para o estudo dos detalhes do contracto a ser celebrado com a Metropolitan Vickers:

"PORTARIA — O Director da Estrada de Ferro Central do Brasil, usando das attribuições que lhe são conferidas pelo art. 6.º do Regulamento em vigor e attendendo á conveniencia

de ser confiada a uma commissão de technicos da Estrada o estudo dos detalhes do contracto a ser celebrado com a Metropolitan Vickers C.º para electrificação de um trecho das linhas da Central do Brasil e a redacção da respectiva minuta, resolve, para esse fim, designar os seguintes engenheiros — Benjamin do Monte, sub-chefe da 4.ª Divisão, que funccionará como chefe da Commissão; Moacyr Teixeira da Silva, sub-inspector da Linha que servirá como ajudante; Ernani da Motta Rezende, auxiliar technico do Trafego; Alfredo Kempff Fiuza Guimarães, sub-inspector da 4.ª Divisão, e o auxiliar technico do mesmo departamento — Fernando Galvão Antunes.

Os engenheiros ora designados ficam dispensados das suas funcções proprias nesta Estrada, afim de que se consagrem, exclusivamente, aos trabalhos da Commissão, que são urgentes e da mais alta relevancia, exigindo estudos accurados e uma grande somma de trabalho. A Commissão nomeada pela presente portaria deverá se esforçar de modo a apresentar a minuta do alludido contracto no menor prazo possivel, trabalhando, para isso, além das horas normaes do expediente. CUMPRA-SE. Directoria da Estrada de Ferro Central do Brasil, Rio de Janeiro, 1.º de Julho de 1933. — (a) *Mendonça Lima, Director.*"

PARECER DA COMMISSÃO JULGADORA

(Diario Official de 31 de Maio de 1933).

Á concorrencia havendo comparecido as seguintes firmas:
1) Metropolitan Vickers Electrical Export C.º Ltd.
2) General Electric S. A.
3) Consorcio Italiano Electtrificazione e Kemnitz & Cia. Ltda.
4) Sociedade Commercial e Industrial Suissa no Brasil
5) A. E. G. Companhia Sul-Americana de Electricidade
6) Companhia Brasileira de Electricidade Siemens-Schuckert-Werke.

a Commissão Julgadora reuniu em quadros, de forma summaria e uniforme, os principaes caracteristicos technicos e economicos de cada proposta, em sua maioria retirados directamente dos projectos apresentados, e outros obtidos por informações complementares prestadas pelas firmas proponentes, concluindo o seguinte: .

"CONCLUSÃO:

A analyse minuciosa dos caracteristicos technicos de cada uma das propostas revela que, sob esse ponto de vista, as soluções apresentadas pelo diversos concurrentes para a electrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil, não obstante differirem em sua orientação e principalmente em seus detalhes, resolvem em principio o problema proposto, tendo-se em consideração que ellas não constituem senão ante-projectos, cuja execução definitiva estará naturalmente sujeita a alterações que, sem lhes modificar a essencia, melhor venham consultar os interesses da Estrada.

No entanto, o confronto simultaneo dos caracteristicos technicos, dos preços unitarios, dos preços parciaes e globaes, todos reduzidos á mesma base de comparação (mil réis ouro) e, igualmente, a consideração dos encargos decorrentes de cada uma dellas para o Paiz, levou a Commissão a concluir que a proposta que em seu conjunto reune as maiores vantagens technicas e economicas é a que lhe foi submettida pela firma ingleza Metropolitan Vickers Electrical Export C.º Ltd., com séde em Londres.

Entre os caracteristicos technicos e economicos do projecto elaborado por essa firma e que conduziram á sua escolha, pensa a Commissão que merecem commentarios especiaes, os que passa a expôr:

a) CONSIDERAÇÕES DE ORDEM TECHNICA

1) SYSTEMA DE DISTRIBUIÇÃO

As estructuras metallicas de supporte, em forma de ponte, construidas de accôrdo com as "British Standards Specifications" com elevado fatôr de segurança e dotadas de fundação de concreto, offerecem grande solidez e durabilidade. Nos trechos de duas vias a substituição das treliças por vigas cheias facilita a pintura diminuindo as despesas de conservação, sem prejuizo da bôa visibilidade. O systema permitte completa independencia entre os diversos circui-

tos e seus supportes, limitando, sobretudo nos trechos de mais de duas vias, onde costumam normalmente ser empregadas travessias, o numero de circuitos affectados em casos de avarias.

A incorporação de toda a secção de cobre na propria catenaria, pelo emprego de mensageiros conductores, dispensando os cabos alimentadores, simplifica e torna menos dispendiosa a construcção.

A catenaria simples constituida inteiramente por material não oxidavel e com suspensorios livremente apoiados sobre o mensageiro é de montagem facil e conservação pouco onerosa.

A secção de cobre empregada é bastante ampla de forma a permittir a independencia dos circuitos de distribuição, correspondentes ás diversas linhas, cuja interligação só é effectuada nas cabines de seccionalização por meio de interruptores automaticos ultra-rapidos.

A regulação automatica da tensão do fio de contacto permitte aos pantographos collectarem normalmente a corrente a altas velocidades, não obstante o typo e vão da catenaria e a utilização de um fio unico de contácto.

Emfim, quanto aos circuitos negativos, cumpre assignalar o emprego vantajoso de bondes, typo de solda, de pequeno peso e de reduzida manutenção, e de um fio terra de aço galvanizado ligando as estructuras do supporte.

2) CABINES DE SECCIONALIZAÇÃO

As cabines de seccionalização propostas, em numero de oito, localizadas ao longo do circuito de distribuição, entre as sub-estações, contribuem para augmentar a secção de cobre desses circuitos pela sua interligação nesses pontos, para melhorar a protecção do systema contra sobrecargas e terras, e permittem o isolamento automatico e selectivo de seus trechos defeituosos, assegurando, pois, a bôa continuidade de serviço. Essas cabines são equipadas com interruptores automaticos ultra-rapidos providos de bobinas de retenção alimentadas pela propria voltagem da linha de contáctos e operados á distancia por "supervisory Control", da sala de commando central localizada na sub-estação de Deodoro.

3) SYSTEMA DE TRANSMISSÃO

A solução apresentada de utilizar, como supporte da linha de transmissão da estação abaixadora ás sub-estações, as proprias estructuras do systema de distribuição, offerece a vantagem de diminuir o custo da installação, evitar a necessidade de desapropriações onerosas para a Estrada em zonas densamente habitadas e de dispensar a existencia de uma turma especial de conserva desse circuito e respectiva faixa. O inconveniente das interferencias sobre os circuitos de communicação vizinhos ao leito da Estrada, que poderia talvez advir dessa solução, seria, se o caso exigisse, totalmente eliminado pelo emprego de cabo subterraneo, apenas, entre as sub-estações de Deodoro e Mangueira, situadas na zona mais populosa, além dos dispositivos de protecção de que já são dotados os rectificadores.

4) SUB-ESTAÇÕES

As sub-estações projectadas, em numero de 5, pela sua conveniente localização, numero e capacidade de suas unidades, satisfazem á exigencia da clausula 5.ª, letra *d)* do edital, por possuirem todas ellas uma unidade de reserva e apresentarem margem para admittir um accrescimo futuro de 50% na capacidade de serviço.

O emprego exclusivo em todas as sub-estações de rectificadores de mercurio, já bastante provados pela experiencia em installações congeneres, offerecem vantagens sobre as machinas rotativas, pela simplicidade de seu equipamento auxiliar, pelo seu alto rendimento e pelo reduzido espaço que requerem.

No trecho da Serra do Mar de forte declividade, onde a frenagem em recuperação as recommenda, o emprego desses apparelhos acarreta a necessidade da installação de dispositivos especiaes para absorver a carga recuperada, dentre os quaes foi suggerida pela proponente a grelha polarizada para tornal-os reversiveis, pois que não parece possivel evitar os inconvenientes de elevações nocivas de voltagem nas sub-estações, contando-se tão sómente, com a absorpção integral da carga recuperada pelos trens ascendentes nesse trecho. Assegura a proponente a perfeita viabilidade dessa solução.

Emfim, constitue caracteristico de especial menção nas sub-estações e cabines de seccionalização, a montagem dos interruptores automaticos ultra-rapidos sobre trucks moveis com

os paineis alojados em celulas de concreto, o que permitte realizar com segurança e rapidez todas as inspecções, reparações e substituições de interruptores que se fizerem mistér.

5) AUTOMATIC SUPERVISORY CONTROL

O equipamento de "automatic supervisory control", proposto, permitte por meio de simples pares telephonicos o commando de um ponto central, de todo o supprimento e distribuição da energia, deixando-o sob o controle de uma unica pessôa responsavel pela continuidade de serviço. Tal systema de commando automatico adoptado de preferencia aos demais systemas, a exemplo do que installou a proponente na Estrada de Ferro Central Argentina, offerece a vantagem de melhor attender ás condições caracteristicamente variaveis impostas pelo serviço de tracção electrica, visto facultar ao operador unico a cada instante, o conhecimento integral da situação do systema electrico, permittindo attender com a maxima presteza e no momento opportuno a todas as manobras que se tornarem precisas, concorrendo, pois, para a sua maxima flexibilidade e efficiencia. Da mesma forma que nos demais systemas de controle automatico é dispensada, com o emprego do systema em apreço, a presença de um quadro de operadores em cada sub-estação, cuja guarda poderá ser confiada a simples encarregados, dahi resultando economias sensiveis de operação.

6) LOCOMOTIVAS ELECTRICAS

São offerecidas 12 locomotivas *1-B B-1*, de passageiros e 24 *B B*, de cargas, de um typo unico no que se refere á parte electrica inclusive motores de tracção do mesmo peso adherente de 19 toneladas por eixo motor, e só divergindo na relação de engrenagens e na parte mechanica, por possuirem as de passageiros jogos de guia em ambas as extremidades destinados a facilitar a circulação nas curvas a altas velocidades.

Satisfazem ás condições da letra *b*) da clausula 5.ª do Edital.

São projectadas para a operação em multiplo sob o commando de um unico machinista, permittindo, pois com facilidade, formar unidades de tracção de potencias diversas, para rebocar trens de pesos e velocidade variaveis, de conformidade com as necessidades do trafego.

A essa flexibilidade na capacidade de tracção por ellas proporcionada que faculta a possibilidade de uma melhor utilização do material de tracção, veem se juntar as vantagens do typo unico, que consistem na maior facilidade de operação e na reducção ao minimo das despesas de manutenção, que se tornará possivel com um stock relativamente pequeno de peças sobresalentes, officinas providas de menor variedade de machinas e ferramentas, e com a consequente simplificação da mão de obra.

O peso adherente por HP de potencia unihoraria eleva-se a 48,10 kilos, permittindo, portanto, uma bôa utilização da capacidade de sobrecarga de seus motores de tracção nos arranques e nos trechos de forte declividade da linha.

A recuperação é feita por um systema simples, utilizando um dos motores de tracção para a excitação dos demais, systema que assegura uma recuperação estavel sob rapidas variações de voltagem da linha e facilita a passagem de tracção para a recuperação, bem como o controle da recuperação.

As locomotivas de passageiros foram projectadas para rebocar, com as velocidades previstas nos horarios, em tracção simples, trens de 500 toneladas entre D. Pedro II e Belém e, em tracção dupla, de Belém a Barra do Pirahy.

A capacidade de tracção prevista para as locomotivas de carga é de 1 000 toneladas, de Maritima a Belém, em tracção simples, e de Belém a Barra do Pirahy, em tracção dupla.

7) CARROS MOTORES E REBOQUES

Os trens de unidades multiplas para o serviço suburbano da Estrada de Ferro Central do Brasil propostos pela Metropolitan Vickers, serão formados por unidade de trem comprehendendo, cada uma, um carro motor e dois reboques, permittindo organizar composições de 6 ou 9 carros. Essa solução, já adoptada pela proponente na zona suburbana de Londres, servida pela Southern Railway, offerece a vantagem immediata de permittir que se reduzam a 80 o numero de carros motores em logar de 120, que seriam necessarios ao serviço da Estrada se a unidade de trem se compuzesse de um carro motor e apenas um reboque, com a consequente diminuição das despesas iniciaes e as de manutenção. Esse arranjo se recommenda, como suggere a

proponente, particularmente ao caso da Central, em que os actuaes carros de passageiros, com despesas relativamente reduzidas, poderiam ser dotados no necessario equipamento electrico, para serem utilizados como reboques.

Se, entretanto, a Estrada de Ferro Central do Brasil preferir dispôr para o seu serviço de maior numero de carros motores, adoptando uma unidade de trem composta de um carro motor e de um reboque, a despesa addicional que essa alteração acarretaria seria de 1.061:036$880 ouro, accrescimo esse que não teria influencia sensivel sobre as vantagens economicas apresentadas a esse respeito pela proposta em apreço.

Os carros propostos, de construcção inteiramente metallica, possuem, todavia, peso relativamente reduzido pelo emprego de chapas de aluminio em parte de revestimento interno e duro-aluminio para os quadros das portas.

A disposição prevista para os bancos é a recommendada no ante-projecto Roberto Marinho, sendo, no entanto, suggerido que essa disposição, bem como a illuminação, ventilação, etc., desses carros, sejam fixadas opportunamente, de accordo com a Estrada.

8) OFFICINAS DE REPARAÇÃO E DEPOSITO DE CARROS

Tratando-se de um ante-projecto, de disposições adoptadas, a capacidade das officinas e dos depositos, numero e typos de machinas, ferramentas, etc., serão definitivamente fixados de accordo com os desejos da Estrada, no projecto de execução.

9) SIGNALIZAÇÃO

O numero e typo das novas cabines de seccionalização propostas, bem como o numero de alavancas de cada uma, adaptação das cabines existentes e outros detalhes serão definitivamente fixados de commum accôrdo com a Estrada, quando fôr firmado o contracto para execução dos trabalhos de electrificação".

Finalmente, conclue a Commissão Julgadora:

"Admittindo-se para todos os concurrentes paridade de situação no que concerne á qualidade do material offerecido, cumpre notar que a proposta da Metropolitan Vickers, pelas capacidades totaes das installações fixas e das unidades de transporte, e pelos systemas em geral adoptados, confronta-se em seu conjuncto, vantajosamente, com as outras propostas, sendo a differença para menos no preço global explicavel em parte pelo custo unitario relativamente reduzido do material, e em parte pelas soluções peculiares adoptadas de que advieram sensiveis economias.

A firma Metropolitan Vickers, mundialmente conhecida e reputada nessa especialidade, pelos importantes trabalhos de electrificação executados em diversos paizes, offerece quanto á qualidade do material de sua fabricação e quanto á cuidadosa execução das obras que tem realizado, a necessaria garantia para que lhe possa o Governo confiar a transformação do systema de tracção da Estrada de Ferro Central do Brasil, a exemplo do que já fez com relação á Estrada de Ferro Oéste de Minas, em que ella já teve opportunidade de demonstrar, em nosso paiz, o empenho que põe no fiel cumprimento das obrigações assumidas.

Escolhida a proposta dessa firma como a que maiores vantagens offerece, a Commissão julga perfeitamente dispensavel expender quaesquer considerações sobre as vantagens technicas e preços respectivos das propostas que lhes foram submettidas pelos outros concurrentes, porquanto essa parte já se acha sufficientemente esclarecida pelos quadros comparativos que instruem este parecer.

Reconhece a Commissão o grande esforço dispendido pelos concurrentes e a solicitude com que attenderam ao convite do Governo, contribuindo com sua experiencia para que o problema da electrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil pudesse ter uma solução satisfatoria, e julga-se no dever de manifestar-lhes o seu agradecimento por tão valiosa contribuição".

Assignados: *Carlos Maximiliano, consultor geral da Republica, presidente — Domingos Fleury da Rocha, representante da Escola de Minas de Ouro Preto. relator — Lauro Ferraz Sampaio, representante da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, relator — Jo. Felippe Pereira, representante do Club de Engenharia — Jeronymo Monteiro Filho, representante da Escola Polytechnica — Jair Vieira de Rezende, representante do Ministerio da Fazenda — Fernando Dias Paes Leme, representante da Estrada de Ferro Oéste de Minas da Rêde Mineira de Viação — Paulo de Andrade Martins Costa, representante da Estrada de Ferro Central do Brasil — Eduardo C. de Faria, representante da Estrada de Ferro Central do Brasil — Moacyr Teixeira da Silva, representante da Estrada de Ferro Central do Brasil.*

(Diario Official de 31-5-933)

MODIFICAÇÕES DA VIA PERMANENTE

Officio
Commissão de Electrificação
8-34

Rio de Janeiro, 8 de Janeiro de 1934

"Estudo sobre algumas modificações da Via Permanente no trecho a electrificar".

"Sr. Dr. Director.

Submetto á vossa apreciação um estudo da disposição geral das linhas e modificações em algumas estações, organizado por esta commissão em collaboração com a 3.ª Divisão da Estrada.

Nelle procuramos incluir as modificações mais necessarias para facilidade das futuras manobras e circulação dos trens electricos.

Approvado que seja este estudo como disposição geral, quér a Via Permanente, quér a Commissão de Electrificação, terão uma base, para, dentro de linhas mestras, organizar os projectos parciaes detalhados das obras que, respectivamente, terão de executar, na certeza de realizar um trabalho harmonico e coordenado.

Si do estudo dos projectos parciaes resultar a necessidade de uma ou outra modificação, esta será opportunamente submettida á vossa approvação.

Saúde e fraternidade

(a) *Benjamim do Monte*
Chefe da Commissão"

O officio acima recebeu desta Directoria, em 9 do mesmo mez, o seguinte despacho:

"Approvo o presente estudo como base geral para os estudos e projectos parciaes que terão de ser feitos antes de se passar á phase de execução."

ESTUDO SOBRE ALGUMAS MODIFICAÇÕES DA VIA PERMANENTE NO TRECHO A ELECTRIFICAR

E' de prever que aconteça na Central o que se tem verificado em todas as linhas suburbanas electrificadas, isto é, grande affluencia de viajantes atrahidos pelo transporte mais rapido e confortavel, resultando dahi, um incremento da circulação de trens nas linhas e de viajantes nas estações. Temos casos, como o da estação de D. Pedro 2.º, em que, com a actual disposição de plataformas, o congestionamento já se verifica. As plataformas precisando ser levantadas para o nivel dos carros, é natural que se procure dar-lhes uma disposição mais conveniente para obter o descongestionamento.

As modificações na circulação e nas communicações entre as vias, devem ser feitas antes da montagem da linha aerea do novo bloqueio e das cabines de manobra de chaves e signaes, para não acarretar, num futuro proximo, dispendiosas modificações em serviços novos realizados sobre insufficientes e defeituosas installações fixas actuaes.

De outras obras, principalmente as relativas ás passagens superiores, a conveniencia da execução é lembrada, e procurou-se prevêr a localização de modo a completar projectos de estações, como, por exemplo, no caso de Deodoro. Sendo as de vehiculos, obras de algum vulto, é preciso cogitar do programma da execução em mais de um exercicio. Prevista a localização das passagens, a execução, mesmo posterior á montagem da electrificação, não exigirá modificações de installações.

A CIRCULAÇÃO DOS TRENS

O illustre engenheiro, professor Roberto Marinho, no seu relatorio de 1928, fixou a distribuição do movimento pelos seguintes trens, adoptando com pequenas modificações as classes de trens estudados pelo eng.º Arthur Araripe Junior, então Sub-Chefe do Movimento.

Trens da classe 1: Para o serviço local, omnibus de D. Pedro 2.º a Engenho de Dentro, regressando desta estação; circulando pelas linhas 1 e 2.

Trens da classe 2: Directos entre D. Pedro 2.º a Engenho de Dentro pelas linhas 3 e 4; locaes de Engenho de Dentro a Madureira, circulando neste segundo trecho pelas linhas 1 e 2.

Trens da classe 3: Circulando directos entre D. Pedro 2.º a Madureira e locaes entre Madureira e Deodoro.

Trens da classe 4: Destinados a Bangú.

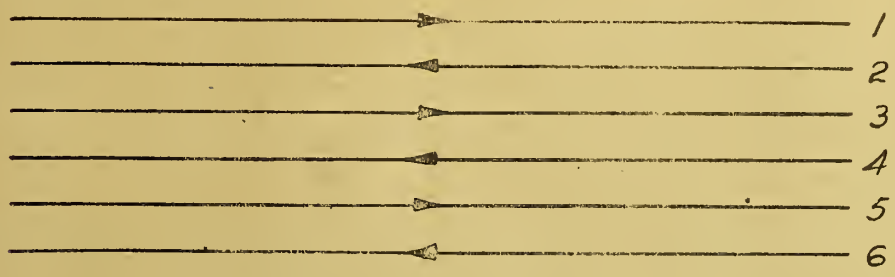
Trens da classe 5: Os que, nas horas de menor movimento, circulam directos entre D. Pedro 2.º a Engenho de Dentro e locaes entre esta estação e Deodoro.

Em suas linhas geraes a distribuição ainda é approximadamente a mesma, tendo soffrido modificações decorrentes principalmente da extensão do serviço suburbano electrificado a Santa Cruz e Paracamby. A solução apresentada pela Metropolitan, na concorrencia, propondo o "trem unidade" composto de um motor e dous reboques, suggere-nos porém, ao envéz de empregarmos nos trens da classe 1, composições normaes de 6 carros (3 motores e 3 reboques) circulando com intervallo minimo de 8 minutos (solução Marinho) empregar composições de uma unidade (3 carros) e, si necessario, em certas horas, de duas unidades (6 carros), circulando com maior frequencia dentro do que permittirá o bloqueio. Será assegurado um escoamento continuo e commodo para o publico, facil de realizar, porquanto as linhas 1 e 2 entre D. Pedro 2.º e Engenho de Dentro serão destinadas a um serviço local, muito uniforme de trens omnibus.

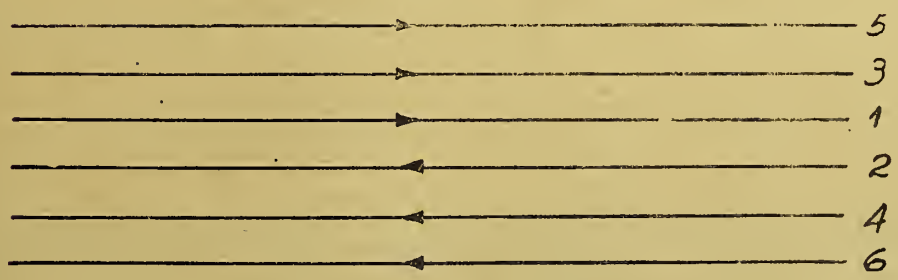
As linhas 3 e 4 entre D. Pedro 2.º e Engenho de Dentro são destinadas quasi exclusivamenmente á circulação de trens directos funccionando como tronco das seis linhas existentes acima desta ultima estação. O possivel congestionamento deste tronco, emquanto não se derivar parte da circulação de Deodoro para baixo pelo leito da linha Auxiliar, como veremos adeante, deverá ser conseguido por um bloqueio de secções curtas.

METHODOS DE UTILIZAÇÃO DAS LINHAS

A exploração de linhas quadruplas ou sextuplas, como é sabido, póde ser feita por linhas ou por direcções (figuras 1 e 2). A exploração por linhas é a que a Central tem usado até hoje. A exploração por direcção é a que faculta, no nosso caso, maior simplicidade, segurança rendimento e elasticidade ao systema.



Exploração por linha
Fig. 1



Exploração por direcção
Fig. 2

Na exploração por direcção, frequentemente usada, pódem as duas vias médias ou as duas vias extremas ser utilizadas para a circulação dos trens omnibus. — Em algumas linhas inglezas, nas da Pensylvania R. R., e em algumas allemãs, usa-se normalmente as linhas extremas para o serviço omnibus, e as linhas médias para o serviço directo. Já as linhas francezas, nos suburbios de Paris, preferiram situar as linhas omnibus no meio, pela facilidade do retorno de composições conseguida com uma simples ligação da chave (fg. 3). Preferimos tambem esta disposição que nos facilitará a solução da terminal em Madureira e que tambem é favorecida por plataformas já existentes.

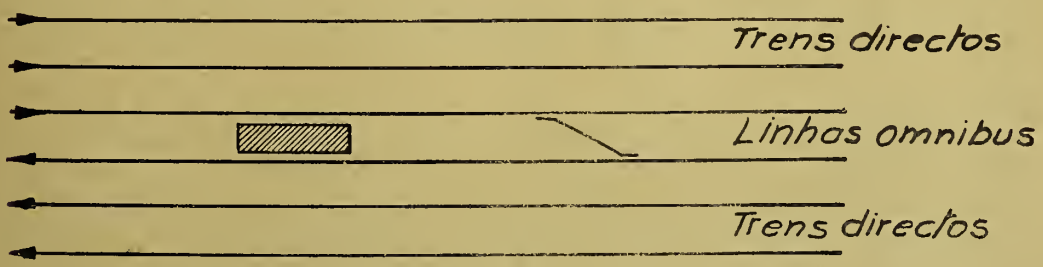


Fig. 3

Devendo ser completamente renovado o bloqueio das linhas, a occasião é opportuna para a introducção do methodo de exploração por direcção.

No trecho de Lauro Muller a Engenho de Dentro, o leito da Estrada, em grande parte da extensão, é muito estreito e totalmente utilizado pelas linhas.

Não seria impossivel fazer-se a modificação da circulação, mas as plataformas que actualmente se encontram sómente nas linhas 1 e 2, teriam de ser mudadas, porquanto, em geral não ha espaço para localizar outras. A mudança das plataformas determinaria serviços relativamente penosos para deslocar as escadas das passagens inferiores e superiores, coberturas, etc. Demais, já proximo a D. Pedro 2.°, a travessia dos trens da Maritima para as linhas impares, cortando todas as pares, seria desaconselhavel. Deixamos, pois, o trecho das linhas 1 e 2 até Engenho de Dentro sómente para a circulação dos trens da classe 1, constituindo um serviço exclusivamente omnibus, em certas horas muito intenso. As linhas 3 e 4, no mesmo trecho terão um serviço *exclusivamente directo.*

Projectamos, portanto, continuar até Engenho de Dentro com a exploração por linha, aliás favoravel ao caso especial, não só da estação Maritima, como da estação marginal de cargas, Silva Freire, estação que de futuro deverá ter certo movimento de entradas e sahidas de trens, as quaes poderão fazer-se com uma unica travessia para alcançar a linha 3, caso não se queira deixar a estação recebendo e expedindo apenas pela linha 4.

Previmos, porém, que os grupos de linhas 1 e 2 e 3 e 4, fiquem em condições de se auxiliarem, reciprocamente, nos casos de interrupções, estudando para esse fim as ligações que adeante veremos.

De Engenho de Dentro para cima, a transformação da exploração por linhas para exploração por direcções, já não encontra as mesmas diffilcudades em todas as estações, e será conseguida pela inversão da circulação nas actuaes linhas 2 e 5, unicas affectadas, porquanto as quatro restantes são conservadas com o sentido da circulação actual.

Mais detalhadamente expomos adeante, as soluções estudadas para Engenho de Dentro, Madureira, e Deodoro.

COMMUNICAÇÕES ENTRE LINHAS

Nos trechos em que a exploração se fizer por direcção, as communicações permittindo transportar a circulação de uma para outra linha, na mesma direcção, far-se-ão sem difficuldade alguma e poderão ir sendo multiplicadas, á medida das necessidades do trafego, mediante a montagem das travessias commandadas por pequenas cabines de interlocking. Exigirão cuidado apenas as ligações em terminaes, pontos de entroncamento e pateos de mercadoria.

Na exploração por linhas, a travessia de uma linha impar para outra impar, acarreta normalmente a travessia de uma linha par, portanto de circulação contraria.

A necessidade de estabelecer communicações, mais ou menos igualmente espaçadas, permittindo que as linhas 1-2 e 3-4, no trecho de D. Pedro 2.° a Engenho de Dentro se auxiliem eventualmente, e ao mesmo tempo de attender *a serviços locaes já existentes*, levou-nos a estudar as travessias commandadas por cabine em Derby Club e Silva Freire.

As ligações de D. Pedro 2.° a S. Diogo, que serão melhoradas naquella estação, succedem-se com sufficiente espaçamento. De S. Diogo (proximamente Km. 2), a Engenho de Dentro, onde se iniciam as linhas 5 e 6 e a exploração por direcção, a terminal dos trens da classe 1, e a existencia das officinas da Locomoção, aconselham o estabelecimento de uma communicação geral entre linhas, temos 9 kilometros com ligações entre linhas muito deficientes e pouco seguras.

A subdivisão deste trecho em tres, conduz a localizar as duas communicações intermediarias nas proximidades dos kilometros 5 (Mangueira) e 8 (Engenho Novo). Circumstancias que examinaremos mais detalhadamente, aconselharam deslocar estes pontos para locaes muito proximo, Derby Club e Silva Freire.

De Engenho de Dentro para cima estudamos conservar a travessia em Cascadura, feitas ahi na signalização as modificações decorrentes da inversão de circulação nas actuaes linhas 2 e 5 para a exploração por direcção, e estabelecer então novas ligações em Madureira e Deodoro.

Bem apparelhadas para signaes e faceis manobras de commando, as ligações entre linhas em D. Pedro 2.°, S. Diogo, Derby Club, Silva Freire, Engenho de Dentro, Cascadura, Madureira e Deodoro, deverão satisfazer ás necessidades de communicação das vias até Deodoro, e, com excepção de poucas chaves de entrada de alguns desvios marginaes, que se enxertam nas linhas exteriores (actuaes linhas 1 e 4 ou 1 e 6), chaves das quaes serão conservadas apenas as estrictamente indispensaveis, as restantes travessias deverão desapparecer.

ESTAÇÃO DE D. PEDRO 2.º

O espaço reduzido de que dispõe essa estação terminal, não consente estabelecer o numero de vias e plataformas, necessario a permittir maior permanencia das composições, nas horas de grande movimento.

Si fôsse possivel realizar taes construcções, poderiamos, por uma adequada disposição de gradis e portões, assegurar o escoamento das plataformas por occasião das chegadas dos trens, para só então facultar o ingresso dos viajantes que desejassem embarcar.

Não dispondo de espaço para isso, como nas horas de grande affluencia o trem chegado precisa demorar poucos minutos para tornar a partir, procurámos tornar o desembarque e o embarque o mais rapido possivel.

A elevação das plataformas da estação e o emprego de tres portas lateraes nos carros, havia sido previsto, facilitando muito a solução, não sómente por tornar as portas mais amplas e accessiveis, como por supprimir o natural retardamento na descida e subida de escadas dos carros. Isto sómente não evitaria, porém, o inconveniente grave de atropelo, que óra se verifica, de viajantes que querem desembarcar com os que simultaneamente querem embarcar.

Como a manobra das portas das composições vae ser commandada da cabine do motorista, e conseguida simultaneamente em todo um lado do trem, ou em ambos os lados, imaginamos tirar partido dessa disposição para termos plataformas sómente de desembarque e outras sómente de embarque.

Para isso, fazemos cada linha ficar entre duas plataformas. Ao chegar o trem, o motorista abrirá as portas do trem do lado de desembarque, e, sómente depois do tempo previsto para o escoamento dos carros (que será rapido por não haver corrente contraria), é que serão abertas as portas do lado da plataforma de embarque.

O enchimento do carro deverá tambem ser muito rapido, e o trem ficará logo prompto para partir.

Os viajantes desembarcados seguirão, sem embaraço, ao longo da plataforma de desembarque, que, no final terá uma escada commoda por onde descerão para um grande "concourse" subterraneo, bem arejado e espaçoso, com sahida para a rua General Pedra e para a praça Christiano Ottoni.

Não haverá, portanto, no edificio da estação, o cruzamento da corrente dos viajantes que desembarcam com a dos que embarcam. Estes ultimos estrarão pelo saguão actual, e por outra passagem (conseguida com a mudança das machinas pneumaticas dos telegraphos), para o "concourse" existente, e, subindo por pequenas rampas, alcançarão as plataformas de embarque, cujo nivel será o do soalho dos carros.

A falta de espaço nos priva ainda de dar a todas as plataformas o mesmo comprimento, tendo sido projectadas as tres primeiras, a contar da rua General Pedra, com 130 metros de extensão. Como se destinam sómente ao serviço das linhas 1 e 2, portanto aos trens da classe 1 (serviço omnibus de D. Pedro 2.º a Engenho de Dentro), permittirão o serviço de composições de 6 carros de 20 metros. Para este trecho o movimento da hora maxima não attinge a 6.000 viajantes. Com trens de 3 carros (lotação para 600 viajantes), mesmo de 5 em 5 minutos, escoariamos 7.200 viajantes. Os trens de 6 carros permittirão, quando necessario, dobrar a capacidade offerecida, elevando-se para 14.400 logares, ficando ainda grande margem de augmento pela reducção do espaçamento dos trens que, com o intervallo reduzido para 4 minutos, permittirá offerecer com trens de 3 carros 9.000 logares, e com trens de 6 carros 18.000 logares por hora.

As demais plataformas foram conseguidas com 185 metros de comprimento (9 carros).

As linha cobertas foram distribuidas da seguinte maneira:

Linhas A, B, C — Trens suburbios até Engenho de Dentro, circulando pelas linhas 1 e 2.

Linha D — Auxiliar das linhas A, B, C, E, F, G.

Linhas E, F, G — Trens suburbios, que circulam directos pelas linhas 3 e 4 ao menos até Engenho de Dentro, com destino a Madureira, Deodoro, Santa Cruz e Paracamby

Linha G — Terá além da ligação acima, communicação directa pelas chaves proximas, com as linhas 5 e 6, por onde, sem comprometter as linhas 3 e 4, communicar-se-á com o novo abrigo de carros de S. Diogo, facilitando a entrada e retirada das composições de serviço.

Linhas H, I, J — Serviço do interior. Estas linhas, é claro, não precisam ter plataformas differentes para embarque e para desembarque de viajantes.

As communicações de linhas comprehendem:

a) uma communicação geral de todas as linhas por uma travessia em X

b) tres grupos de ligações parciaes, a saber:

communicando as linhas 1-2 com A, B, C, D
communicando as linhas 3-4 com D, E, F, G
communicando as linhas 5-6- com G, H, I, J

Estas ligações foram cuidadosamente estudadas de maneira a permittir o maximo de sahidas e entradas *simultaneas* possivel de conseguir.

A 1.ª I. V. estudou novas coberturas para as plataformas, em tróca das actuaes que necessitam de grande reparação.

A estructura metallica que fôr retirada e estiver em condições de ser utilizada, será applicada em outras estações.

Para o actual edificio estudou igualmente varios melhoramentos que attenderão ao conforto dos viajantes, como sejam a ampliação das passagens, o accesso facil ás bilheterias, locaes de espera, o desvio do transito de automoveis postaes das plataformas, etc.

PASSAGENS DE NIVEL ATÉ O VIADUCTO

Verificámos a conveniencia de localizar a cabine "all electric" de manobra de chaves fóra da ponte metallica onde se acha installada a actual mechanica, facilitando, assim, os serviços de montagem.

A actual ponte, construidas as escadas de accesso, poderá servir como passagem superior communicando a rua Senador Pompeu com General Pedra, Sant'Anna e Praça 11 de Junho. Substituirá a passagem de nivel existente no mesmo local, muito transitada, e que, si conservada fôsse, se tornaria ainda mais perigosa, não só pela maior frequencia dos trens, como pela rapida acceleração dos mesmos na partida de D. Pedro 2.º.

Seria conveniente não retardar tambem a construcção de uma passagem superior de vehiculos na rua Marquez de Sapucahy. Communicar-se-ia a zona das ruas da America e Nabuco de Freitas, directamente com a rua General Pedra e Avenida do Mangue, *o que interessaria á Central por permittir desviar o transito de bondes de um trecho da rua da America, supprimindo, de uma vez, as perigosas passagens de nivel destes vehiculos na curva da Maritima* (rua da America) *e no tunnel* (rua Senador Pompeu).

Antes da abertura do tunnel da rua João Ricardo, a zona do Cáes do Porto communicava-se de nivel com a cidade nova pela rua Camerino e pela Avenida Francisco Bicalho (Mangue). Como a distancia era grande, vehiculos galgavam a garganta da rua da America e atravessavam as linhas na rua Marquez de Sapucahy. A abertura da rua João Ricardo resolveu por alguns annos a situação, mas é preciso pensar que entre a travessia da rua João Ricardo e a travessia de Francisco Bicalho em parte a pedreira de S. Diogo e em parte a Central, interrompem a passagem na extensão de 2 kilometros. A travessia superior da rua Marquez de Sapucahy, uma vez construida ficaria a pouco mais de 800 metros da praça da Republica e a pouco menos de 1.200 metros da Avenida Francisco Bicalho.

Estas passagens e mais duas, sómente para pedestres, uma na rua Carmo Netto e outra ao chegar em S. Diogo resolveriam a suppressão do transito de nivel nas linhas no trecho até o viaducto.

S. DIOGO

O movimento de viajantes suburbanos, sendo maior de manhã para a cidade e á tarde da cidade para os suburbios, determina maior estacionamento diurno de carros na estação inicial do Rio, e, nocturno, nas estações terminaes do percurso.

No sentido de aproveitar o estacionamento diurno dos carros para revista e limpesa, procuramos localizar um dos grandes abrigos na area disponivel do lado da pedreira e deposito de S. Diogo.

A descripção das installações projectadas, fará parte da minuciosa exposição do estudo que está sendo elaborado referente a abrigos e officinas.

Referirei aqui apenas que, para maior facilidade no periodo de transição da tracção a vapor para tracção electrica, deixamos as actuaes linhas 5 e 6, desde a travessia da rua Marquez de Sapucahy até o Deposito, servir á circulação das locomotivas a vapôr que sahem e entram em serviço e bem assim dos carros de serviço do interior. Ligando diversos trechos de desvios, formamos duas linhas 7 e 8, no mesmo trecho, para a circulação das composições de carros motores e reboques até o novo abrigo.

DERBY CLUB

Já referi á conveniencia de uma ligação geral de linhas nas proximidades de Mangueira. Procuramos localizal-a de maneira a dar-lhe a maior efficiencia possivel e tornar economico o custeio da cabine de manobras.

Para cima de Mangueira não haveria conveniencia em deslocar a ligação porquanto perderiamos o contácto com a Linha Auxiliar. De S. Christovão a Mangueira temos porém a cabine de S. Christovão, que commanda a ligação das linhas da bitola larga com a Auxiliar, para passagem dos trens destinados ao entreposto de leite em Alfredo Maia, e, eventualmente, para trens militares.

A ligação está mal situada numa curva muito proxima da rampa do viaducto em más condições de visibilidade, já se tendo ahi dado alguns accidentes.

Ainda em S. Christovão, ligadas ás linhas 1 e 2 temos chaves a mão para os desvios do 5.º almoxarifado.

Em Derby temos uma cabine que manobrava as chaves dos desvios do antigo prado de corridas e hoje as das officinas da IV-1.

Deslocando de Mangueira para Derby a ligação das linhas, poude ser feita desde a 1 do Centro até a Linha Auxiliar uma travessia em X, com maior efficiencia e segurança, substituindo todas estas diversas ligações e dispensando as cabines actuaes de S. Christovão e Derby. E' o que facilmente resalta do exame da planta.

Esta solução será economica para o custeio, porquanto o pessoal será o mesmo da actual cabine de S. Christovão.

SILVA FREIRE

A ligação geral das linhas no Engenho Novo foi disposta de maneira a servir á estação de cargas de Silva Freire.

Esta estação, cuja construcção ha annos foi iniciada, depende ainda, para sua completa efficiencia, de uma desapropriação que tem sido muito demorada, e que é necessario ultimar para tornar possivel a extensão do pateo.

Examinando-se a planta da cidade vê-se que o local foi bem escolhido, pois corresponde á unica passagem deixada, pela Serra do Engenho Novo, dêsde S. Francisco, passagem por onde corre a rua Barão do Bom Retiro communicando a Central com o bairro de Villa Izabel e adjacencias.

Para effectuar a juncção de todas as linhas e ao mesmo tempo servir a estação de cargas, projectámos uma travessia da linha 1, na sahida de Engenho Novo, até desvio de Silva Freire, e outra em sentido opposto, deste desvio até a linha 1, já proximo do Meyer.

O projecto de linhas para a estação de mercadorias foi organizado, prevista a desapropriação acima referida.

ENGENHO DE DENTRO

Ahi o problema apresentou-se um pouco mais complexo devendo se attender a:

— terminal dos trens da classe 1;
— retirada e entrada de composições em serviço;
— entroncamento das duas linhas (actuaes 5 e 6) que correm dahi por deante;
— pequeno serviço local de mercadorias;
— serviço das officinas.

A terminal dos trens da classe 1, que circulam pelas linhas 1 e 2, ficou á esquerda, com tres linhas para recebimento e expedição de trens. A terceira destas linhas prolonga-se além das plataformas para a retirada, si preciso, de seis trens unidades nas horas de reducção de trafego.

As linhas 3 e 4, como já disse anteriormente, funccionarão como tronco das 6 linhas existentes e isto nos permittiu pela simples ramificação das linhas iniciar a exploração por direcção.

No relatorio Marinho, que não projectou a exploração por direcção, acha-se uma planta em que foram traçadas as ligações necessarias para que os trens da classe 2, vindos pela linha 3, proseguissem pela linha 1 e vindos pela linha 2 proseguissem pela linha 4.

Schematicamente, na figura 4 reproduzo as ligações. Continuando a exploração por linhas, as ligações teriam de ser mesmo estas, mas haveria que assignalar o inconveniente resultante do cruzamento *muito frequente* dos trens de 3 para 5 com os de 4 para a 4 (já existe aliás), de 2 para 4 com 3 para 3 e 3 para 5, além de outros pouco frequentes como por exemplo 3 para 1 com 2 para 2.

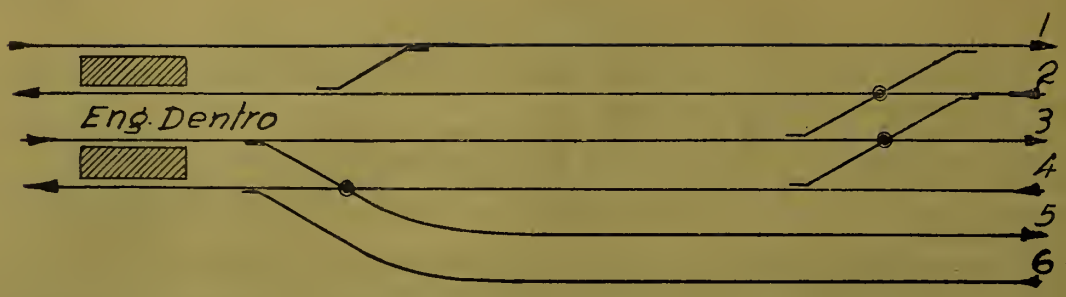


Fig. 4

Os cruzamentos de trens commandados por bons apparelhos de interlocking, com bôa synalização e apparelhos de controle, são sem duvida muito seguros, mas condicionam a circulação a uma serie de preferencias, obrigando a paradas que, quando possivel, convém evitar.

No projecto novo previmos, para os trens que em horas de muito pouco movimento circulam pelas linhas 1 e 2 de D. Pedro 2.° a Engenho de Dentro, e proseguem desta estação pelas novas linhas 1 e 2 (centraes da faixa), as ligações necessarias. Apezar de que estes trens serão *pouco frequentes* e só correrão em horas de pouco movimento, previmos que possam aguardar, parados junto a plataformas, a occasião de cruzar a linha 3, reduzindo ao minimo o inconveniente que acima assignalamos.

MADUREIRA

Electrificadas as linhas, a circular de D.ª Clara, que foi construida, como se sabe, para a reversão dos trens de suburbios, deixará de ser necessaria.

Sobre o modo de ser servido o nucleo da habitação que actualmente se utiliza da estação de D.ª Clara, distante cerca de 400 metros de Madureira, haveria soluções talvez mais convenientes do que a ida de alguns trens a D.ª Clara, estabelecendo-se linhas de tramways e omnibus meios de transporte mais apropriados para este fim. Seria com isto facilitada aos moradores, a utilização dos trens que passam por Madureira para Deodoro, Santa Cruz e Paracamby e supprimidas as travessias de nivel dos trens suburbios em ruas cuja importancia cresce rapidamente.

Em todo o caso sobre esse ponto de vista como sobre o de outros melhoramentos urbanos locaes, que, de accôrdo com a Central poderiam ser realizados, deixo de pronunciar-me, porquanto acho que a deliberação poderia resultar de um entendimento entre a Central, a Prefeitura e interessados da localidade, de fórma a conciliarem-se reciprocos interesses e evitarem-se aborrecimentos inuteis.

Estabelecido na circular temos um entreposto de carne que continuará a ser servido.

Entronca-se igualmente na circular o desvio militar do Campinho, que deverá ser mantido.

As plataformas foram projectadas bastante extensas para permittir o serem utilizadas por dois trens, augmentando-se assim a capacidade da terminal; convindo construir-se outra passagem superior somente para pedestres sem dispensar a actual.

DEODORO

Em Deodoro procurou-se attender com installações apropriadas aos seguintes serviços de transporte:

— Serviço de viajantes:

Trens terminaes de Deodoro
» do ramal de Santa Cruz
» de Paracamby
» do Interior

— Serviço de bagagem e encommendas com armazem em communicação com as diversas plataformas:

— Serviço de mercadorias:

de armazem
de pateo

— Serviço de animaes:

baldeação do gado.

Consideramos mais:

— Suppressão da travessia de nivel para vehiculos e pedestres
— Serviço local do deposito da tracção electrica
— Installação da transformadora, sub-estações e sala de commando central (supervisory control)
— Serviço futuro com desvio de duas linhas pela Linha Auxiliar.

Localização das Plataformas: Procurou-se localizar o embarque e desembarque de viajantes de fórma a não se afastar muito do local actual, attendendo ainda á situação das officinas do deposito e a aproveitar a passagem superior para o accesso ás plataformas. Certo afastamento do triangulo era necessario para permittir a distribuição das linhas de maneira que as plataformas pudessem expedir ou receber trens da linha do Centro e do ramal de Santa Cruz. Por outro lado não convinha afastal-as mais do triangulo para permittir a ligação conveniente com o ramal de Honorio Gurgel.

Accesso ás Plataformas, Bagagem, Edificio para Agencia: A passagem superior de vehiculos e pedestres servirá igualmente para o accésso e communicação entre plataformas. Na Central tem se collocado geralmente as bilheterias e torniquetes nas plataformas, ao pé das escadas ou no alto das mesmas (caso de Cascadura). Esta solução para a hypothese de muitas plataformas é de custeio dispendioso, porquanto obriga a ter *no minimo* 3 homens (um para cada um dos tres tempos de serviço) em cada plataforma.

Por isso em Deodoro projectámos uma estação no nivel da passagem superior. No hall desta estação centralizamos o serviço de bilheteiras e torniquetes, que, nas horas de pouco movimento, poderá ficar reduzido a uma bilheteira e um torniquete em funccionamento. A passagem superior será larga bastante para ter uma parte destinada á circulação urbana geral, e outra ao serviço de viajantes e bagagens.

As bagagens, da passagem superior ao armazem e plataformas e destas para aquella, serão transportadas em carrinhos, os quaes poderão subir e descer em elevadores apropriados, hoje em dia de uso corrente nas estações allemãs e norte americanas.

O armazem de bagagens e encommendas com plataformas para o lado das linhas e frente para a via publica ficará localizado sob a rampa do viaducto do lado direito da estrada de ferro.

O edificio da estação além do hall principal com pé direito correspondente ao de dous pavimentos, hall em que ficarão situadas bilheteiras e torniquetes, terá no pavimento principal, sala de agencia com dependencia para o serviço de expediente, salas de espera, compartimento para pesagem e despacho de bagagem. Sobre estas salas ficará o café e restaurante. Sob a rampa do viaducto, do lado esquerdo da via ferrea, ficará a sala de toiletts, engraxate e installações sanitarias, communicando por escada com o hall principal.

Trens de Santa Cruz e Paracamby: A bifurcação do ramal de Santa Cruz obriga a interromper em Deodoro a exploração por direcção e começar dahi por deante a exploração por linha.

Fig. 5

DEFICIT NO SERVIÇO SUBURBANO DA BITOLA DE 1,m60 DO RIO DE JANEIRO

INDICE

QUADRO N. 1 —Resumo das Despesas de Locomoção, Via Permanente e Trafego (1925 a 1929).

QUADRO N. 2 —Despesa de Locomoção (média de 1925 a 1929).

QUADRO N. 2-A —Despesa de Locomoção (anno de 1925).

QUADRO N. 2-B —Despesa de Locomoção (anno de 1926).

QUADRO N. 2-C —Despesa de Locomoção (anno de 1927).

QUADRO N. 2-D —Despesa de Locomoção (anno de 1928).

QUADRO N. 2-E —Despesa de Locomoção (anno de 1929).

QUADRO N. 3 —Percursos.

QUADRO N. 4 —Despesa com pessoal de tracção.

QUADRO N. 5 —Quantidade de oleo combustivel, carvão, lubrificantes e estopa.

QUADRO N. 6 —Despesa com combustiveis e lubrificantes.

QUADRO N. 7 —Reparação e conservação de locomotivas.

QUADRO N. 8 —Reparação de carros.

QUADRO N. 9 —Conservação de carros.

QUADRO N. 10 —Despesas de Via Permanente.

ANNEXO N. 1 —Estudo de amortização do material rodante.

ANNEXO N. 2 —Discriminação da despesa de pessoal das estações.

Quadro n. 1

RESUMO DAS DESPESAS ENTRE D. PEDRO 2.º E BARRA, PARACAMBY E SANTA CRUZ

	TRENS DE VIAJANTES			Mixtos e Cargas	Trens de serviço
	SU	P. percurso	Interior		
Despesas de Locomoção (media de 1925 a 1929)	5.871:657$000	9.867:347$000	2.935:464$000	6.739:764$000	709:867$000
Despesas de Via Permanente (media de 1925 a 1929)	1.076:425$000	3.982:772$000	2.521:910$000	2.521:910$000	—
Pessoal de trens (escala actual)	790:920$000	2.040:270$000	—	—	—
Pessoal de estações (escala actual)	1.386:982$000	2.736:362$000	(°) 899:395$0000	(°) 3.849:192$000	—
Amortização do material rodante (juros 7% amortização 1,05% correspondente a 30 annos)	9.125:984$000	18.626:751$000	—	—	—
	1.647:738$000	3.451:534$000	—	—	—
	10.773:722$000	22.078:285$000	—	—	—
	32.852:007$000				
Receita em 1932	6.563:141$000	7.917:580$000	—	—	—
	14.480:721$000				
Deficit	4.210:581$000	14.160:705$000	—	—	—
	18.371:286$000				

Observação: — (°) Sómente até Belém.

Quadro n. 2

RESUMO DAS DESPESAS DE LOCOMOÇÃO, DE D. PEDRO 2.º ATÉ BARRA, PARACAMBY E SANTA CRUZ

MÉDIA 1925 — 1929

	TRENS DE VIAJANTES			Mixtos e Cargas	Trens de serviço	Total
	SU	P. percurso	Interior			
Media de 1925 a 1929:						
Tracção:						
Pessoal	452:369$000	981:693$000	363:528$000	718:741$000	146:252$000	2.662:583$000
Combustivel, etc	3.304:320$000	4.722:781$000	1.471:394$000	4.211:840$000	295:854$000	14.006:189$000
Somma	3.756:689$000	5.704:474$000	1.834:922$000	4.930:581$000	442:106$000	16.668:772$000
Reparação:						
Locomotivas	475:774$000	995:375$000	368:027$000	569:242$000	168:350$000	2.576:768$000
Carros	461:374$000	772:933$000	—	—	—	1.234:307$000
Vagões	—	—	—	—	—	—
Somma	937:148$000	1.768:308$000	—	—	—	3.811:075$000
Conservação:						
Locomotivas	263:162$000	553:553$000	203:515$000	314:562$000	99:411$000	1.434:203$000
Carros	261:658$000	438:012$000	—	—	—	699:670$000
Vagões	—	—	—	—	—	—
Somma	524:820$000	991:565$000	—	—	—	2.133:873$000
Manobras:						
Pessoal	—	—	—	—	—	505:201$000
Combustivel	—	—	—	—	—	1.093:656$000
Reparação	—	—	—	—	—	409:630$000
Conservação	—	—	—	—	—	226:051$000
Total	398:000$000	855:000$000	323:000$000	558:538$000	—	2.134:538$000
Serviços auxiliares de tracção:						
Pessoal	—	—	—	—	—	1.201:283$000
Combustivel	—	—	—	—	—	174:558$000
Total	255:000$000	548:000$000	206:000$000	366:841$000	—	1.375:841$000
TOTAL GERAL	5.871:657$000	9.867:347$000	2.935:464$000	6.739:764$000	709:867$000	26:124.09.$000

RESUMO DAS DESPESAS DE LOCOMOÇÃO DE D. PEDRO 2.º ATÉ BARRA, PARACAMBY E SANTA CRUZ

1925

	TRENS DE VIAJANTES			Mixtos e Cargas	Trens de serviço	Total
	SU	P. percurso	Interior			
1925						
Tracção:						
Pessoal	396:188$000	867:855$000	362:793$000	612:155$000	97:184$000	2.336:175$000
Combustivel, etc.	4.230:316$000	4.811:768$000	1.477:709$000	3.840:535$000	168:542$000	14.528:870$000
Somma	4.626:504$000	5.679:623$000	1.840:502$000	4.452:690$000	265:726$000	16.865:045$000
Reparação:						
Locomotivas	419:818$000	783:572$000	327:332$000	536:195$000	168:350$000	—
Carros	269:582$000	412:105$000	—	—	—	—
Vagões	—	—	—	—	—	—
Somma	689:400$000	1.195:677$000	—	—	—	2.916:954$000
Conservação:						
Locomotivas	223:903$000	417:905$000	174:577$000	285:970$000	99:411$000	—
Carros	211:437$000	323:220$000	—	—	—	—
Vagões	—	—	—	—	—	—
Somma	435:340$000	741:225$000	—	—	—	1.736:523$000
Manobras:						
Pessoal	—	—	—	—	—	353:445$000
Combustivel, etc	—	—	—	—	—	939:565$000
Reparação	—	—	—	—	—	321:314$000
Conservação	—	—	—	—	—	171:367$000
Somma	344:000$000	680:000$000	294:000$000	467:691$000	—	1.785:691$000
Serviços auxiliares de tracção:						
Pessoal	—	—	—	—	—	898:805$000
Combustivel, etc	—	—	—	—	—	134:640$000
Somma	199:000$000	392:000$000	170:000$000	272:445$000	—	1.033:445$000
TOTAL GERAL	6.294:244$000	8.688:525$000	2.806:411$000	6.014:991$000	533:487$000	24.337:658$000

Quadro n. 2-B

RESUMO DAS DESPESAS DE LOCOMOÇÃO DE D. PEDRO 2.º ATÉ BARRA, PARACAMBY E SANTA CRUZ

1926

	TRENS DE VIAJANTES			Mixtos e Cargas	Trens de serviço	Total
	SU	P. percurso	Interior			
1926						
Tracção:						
Pessoal	486:844$000	1.022:349$000	367:044$000	761:601$000	110:677$000	2.748:515$000
Combustivel, etc.	2.727:897$000	4.759:311$000	1.764:172$000	4.693:575$000	305:641$000	14.250:596$000
Somma	3.214:741$000	5.781:660$000	2.131:216$000	5.455:176$000	416:318$000	16.999:111$000
Reparação:						
Locomotivas	528:348$000	1.048:909$000	376:347$000	626:456$000	168:350$000	—
Carros	451:981$000	723:628$000	—	—	—	—
Vagões	—	—	—	—	—	—
Somma	980:329$000	1.772:537$000	—	—	—	3.924:019$000
Conservação:						
Locomotivas	305:136$000	605:775$000	217:351$000	361:796$000	99:411$000	—
Carros	363:663$000	582:230$000	—	—	—	—
Vagões	—	—	—	—	—	—
Somma	668:799$000	1.188:005$000	—	—	—	2.535:362$000
Manobras:						
Pessoal	—	—	—	—	—	485:180$000
Combustivel, etc.	—	—	—	—	—	1.251:216$000
Reparação	—	—	—	—	—	466:317$000
Conservação	—	—	—	—	—	269:311$000
Somma	495:000$000	995:000$000	368:000$000	614:024$000	—	2.472:024$000
Serviços auxiliares de tracção:						
Pessoal	—	—	—	—	—	1.004:819$000
Combustivel, etc.	—	—	—	—	—	125:240$000
Somma	226:000$000	455:000$000	168:000$000	281:059$000	—	1.130:059$000
TOTAL GERAL	5.584:869$000	10.192:202$000	3.260:914$000	7.338:511$000	684:079$000	27.060:575$000

Quadro n. 2-C

RESUMO DAS DESPESAS DE LOCOMOÇÃO DE D. PEDRO 2.º ATÉ BARRA, PARACAMBY E SANTA CRUZ

1927

	TRENS DE VIAJANTES			Mixtos e Cargas	Trens de serviço	Total
	SU	P. percurso	Interior			
1927						
Tracção:						
Pessoal	566:113$000	1.056:109$000	409:831$000	802:940$000	138:836$000	2.973:829$000
Combustivel, etc	3.833:600$000	5.827:631$000	1.834:140$000	5.393:756$000	334:013$000	17.223:140$000
Somma	4.399:713$000	6.883:740$000	2.243:971$000	6.196:696$000	472:849$000	20.196:969$000
Reparação:						
Locomotivas	601:349$000	1.195:171$000	463:445$000	700:000$000	168:350$000	—
Carros	598:067$000	929:782$000	—	—	—	—
Vagões	—	—	—	—	—	—
Somma	1.199:416$000	2.124:953$000	—	—	—	4.656:164$000
Conservação:						
Locomotivas	298:316$000	592:899$000	229:905$000	347:254$000	99:411$000	—
Carros	194:637$000	302:592$000	—	—	—	—
Vagões	—	—	—	—	—	—
Somma	492:953$000	895:491$000	—	—	—	2.065:014$000
Manobras:						
Pessoal	—	—	—	—	—	559:288$000
Combustivel, etc	—	—	—	—	—	1.637:795$000
Reparação	—	—	—	—	—	554:936$000
Conservação	—	—	—	—	—	275:292$000
Somma	594:000$000	1.201:000$000	480:000$000	752:311$000	—	3.027:311$000
Serviços auxiliares de tracção:						
Pessoal	—	—	—	—	—	787:576$000
Combustivel, etc	—	—	—	—	—	266:799$000
Somma	206:000$000	417:000$000	166:000$000	265:375$000	—	1.054:375$000
TOTAL GERAL	6.892:082$000	11.522:184$000	3.583:321$000	8.261:636$000	740:610$000	30.999:833$000

Quadro n. 2-D

RESUMO DAS DESPESAS DE LOCOMOÇÃO DE D. PEDRO 2.º ATÉ BARRA, PARACAMBY E SANTA CRUZ

1928

	TRENS DE VIAJANTES			Mixtos e Cargas	Trens de serviço	Total
	SU	P. percurso	Interior			
1928						
Tracção:						
Pessoal	405:644$000	1.010:553$000	363:469$000	743:841$000	172:871$000	2.696:378$000
Combustivel, etc	2.860:294$000	4.171:868$000	1.138:148$000	3.320:112$000	295:825$000	11.786:247$000
Somma	3.265:938$000	5.182:421$000	1.501:617$000	4.063:953$000	468:696$000	14.482:625$000
Reparação:						
Locomotivas	435:322$000	996:650$000	358:504$000	528:596$000	172:297$000	—
Carros	541:645$000	983:381$000	—	—	—	—
Vagões	—	—	—	—	—	—
Somma	976:967$000	1.980:031$000	—	—	—	4.016:395$000
Conservação:						
Locomotivas	231:529$000	530:074$000	190:672$000	281:137$000	91:690$000	—
Carros	258:806$000	469:875$000				
Vagões	—	—				
Somma	490:335$000	999:949$000	—	—	—	2.053:783$000
Manobras:						
Pessoal	—	—	—	—	—	585:652$000
Combustivel	—	—	—	—	—	751:340$000
Reparação	—	—	—	—	—	380:938$000
Conservação	—	—	—	—	—	202:604$000
Somma	353:000$000	816:000$000	300:000$000	451:534$000	—	1.920:534$000
Serviços auxiliares de tracção:						
Pessoal	—	—	—	—	—	1.272:430$000
Combustivel, etc.	—	—	—	—	—	242:560$000
Somma	270:000$000	624:000$000	229:000$000	391:990$000	—	1.514:990$000
TOTAL GERAL	5.356:240$000	9.602:401$000	2.579:793$000	5.717:210$000	732:683$000	23.988:327$000

RESUMO DAS DESPESAS DE LOCOMOÇÃO DE D. PEDRO 2.º ATÉ BARRA, PARACAMBY E SANTA CRUZ

1929

	TRENS DE VIAJANTES			Mixtos e Cargas	Trens de serviço	Total
	SU	P. percurso	Interior			
1929						
Tracção:						
Pessoal	407:057$000	951:600$000	314:506$000	673:171$000	211:689$000	2.558:023$000
Combustivel, etc	2.869:491$000	4.043:326$000	1.142:803$000	3.811:220$000	375:252$000	12.242:092$000
Somma	3.276:548$000	4.994:926$000	1.457:309$000	4.484:391$000	586:941$000	14.800:115$000
Reparação:						
Locomotivas	394:032$000	952:572$000	314:505$000	454:961$000	164:304$000	2.280:374$000
Carros	445:595$000	815:770$000	—	—	—	1.261:365$000
Vagões	—	—	—	—	—	—
Somma	839:627$000	1.768:342$000	314:505$000	454:961$000	164:304$000	3.541:739$000
Conservação:						
Locomotivas	256:924$000	621:113$000	205:069$000	296:652$000	107:132$000	1.486:890$000
Carros	279:746$000	512:142$000	—	—	—	891:888$000
Vagões	—	—	—	—	—	—
Somma	536:670$000	1.133:255$000	205:069$000	296:652$000	107:132$000	2.278:778$000
Manobras:						
Pessoal	—	—	—	—	—	542:440$000
Combustivel	—	—	—	—	—	888:369$000
Reparação	—	—	—	—	—	324:650$000
Conservação	—	—	—	—	—	211:684$000
Somma	364:000$000	867:000$000	292:000$000	444:143$000	—	1.967:143$000
Serviços auxiliares de tracção:						
Pessoal	—	—	—	—	—	1.597:556$000
Combustivel, etc	—	—	—	—	—	103:552$000
Somma	309:000$000	735:000$000	247:000$000	410:108$000	—	1.701:108$000
TOTAL GERAL	5.325:845$000	9.498:523$000	2.515:883$000	6.090:255$000	858:377$000	24.288:88[illegible]$090

Quadro n. 3

PERCURSOS
DE
D. PEDRO 2.º A BARRA DO PIRAHY — PARACAMBY E SANTA CRUZ

	ANNOS					Média
	1925	1926	1927	1928	1929	
SU:						
Locomotivas — Kilometro	1.166.160	1.187.300	1.179.116	1.205.879	1.235.212	1.194.733
Trens — Kilometro	969.858	996.167	996.931	1.039.210	1.104.644	1.021.362
Relação entre Trens-Km. e locom.-Km	83%	84%	85%	86%	88%	86%
P. percurso:						
Locomotivas — Kilometro	2.176.590	2.357.100	2.343.473	2.760.802	2.986.120	2.524.817
Trens — Kilometro	1.915.398	2.003.542	2.015.378	2.401.898	2.627.784	2.192.800
Relação entre Trens-Km. e locom.-Km	88%	85%	86%	87%	88%	87%
Interior:						
Locomotivas — Kilometro	909.255	845.724	908.716	993.085	985.908	928.537
Trens — Kilometro	830.016	740.746	806.430	882.875	884.917	828.997
Relação entre Trens-Km. e locom.-Km	90%	88%	88%	89%	90%	89%
Mixtos e cargas:						
Locomotivas — Kilometro	1.489.430	1.407.766	1.372.547	1.464.254	1.426.210	1.432.401
Trens — Kilometro	1.183.005	1.118.481	1.221.667	1.205.801	1.239.383	1.193.667
Relação entre Trens-Km. e locom.-Km	79%	80%	89%	82%	87%	83%
Trens de serviço:						
Locomotivas — Kilometro	—	—	—	477.553	515.059	496.306
Trens — Kilometro	122.983	115.417	40.733	125.460	126.631	106.245
Manobras:						
Locomotivas — Kilometro	892.539	1.047.904	1.088.109	1.055.230	1.017.711	1.020.298
TOTAL de Trens — Kilometro do Trecho	5.021.260	4.974.353	5.081.139	5.655.244	5.983.359	5.362.871
TOTAL de Trens — Kilometro, em todas as linhas de 1m,60	12.569.137	12.509.008	13.180.252	14.458.477	14.872.533	12.517.881
RELAÇÃO DOS PERCURSOS de Trens — Kilometro do trecho e em todas as linhas de 1,m60.	40%	40%	39%	39%	40%	40%

DESPESA COM PESSOAL DE TRACÇÃO

	ANNOS					Média
	1925	1926	1927	1928	1929	
Em todas as linhas de 1m,60:						
SU	396:188$000	486:844$000	566:113$000	405:644$000	407:057$000	452:369$000
P. Percurso	867:855$000	1.022:349$000	1.056:109$000	1.010:553$000	951:600$000	981:693$000
Interior	1.676:887$000	1.877:406$000	2.218:116$000	1.886:910$000	1.620:534$000	1.855:971$000
SUP	95:308$000	169:652$000	200:932$000	94:298$000	134:938$000	139:026$000
Mixtos e Cargas	2.650:688$000	3.226:943$000	3.589:384$000	3.304:737$000	3.094:729$000	3.173:296$000
Lastros	202:467$000	230:578$000	289:241$000	353:660$000	444:800$000	304:149$000
Manobras	634:811$000	837:182$000	991:325$000	1.106:827$000	1.077:411$000	939:511$000
Serviços auxiliares	2.246:431$000	2.522:533$000	2.043:838$000	3.247:656$000	3.965:338$000	2.805:158$000
No trecho de D. Pedro II a Barra, Paracamby e Santa Cruz:						
SU	396:188$000	486:844$000	566:113$000	405:644$000	407:057$000	452:360$000
P. Percurso	867:855$000	1.022:349$000	1.056:109$000	1.010:553$000	951:600$000	981:693$000
Interior	362:793$000	367:044$000	409:831$000	363:469$000	314:506$000	363:528$000
Mixtos e Cargas	612:155$000	761:601$000	802:940$000	743:841$000	673:171$000	718:741$000
Lastros	97:184$000	110:677$000	138:836$000	172:874$000	211:689$000	146:252$000
Manobras	353:445$000	485:180$000	559:288$000	585:652$000	542:440$000	505:201$000
Serviços auxiliares	898:805$000	1.004:819$000	787:576$000	1.272:430$000	1.597:556$000	1.201:283$000

Quadro n. 5

QUANTIDADES DE OLEO COMBUSTIVEL, CARVÃO, LUBRIFICANTES E ESTOPA DE D. PEDRO 2.º A BARRA DO PIRAHY — PARACAMBY E SANTA CRUZ

	ANNOS					Média
	1925	1926	1927	1928	1929	
	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos
SU — D. PEDRO II						
Oleo	24.529.612	23.385.841	24.113.384	24.700.735	25.206.787	24.387.272
Carvão	—	—	—	—	—	—
Lubrificante	69.129	69.371	73.922	100.663	104.645	83.546
Estopa	7.861	7.140	7.118	8.044	8.475	7.728
PEQUENO PERCURSO (1)						
Oleo	14.617.128	17.613.963	24.785.311	21.636.247	15.226.240	18.775.778
Carvão	31.551.647	31.880.233	21.274.764	28.180.308	36.456.895	29.868.769
Lubrificante	134.346	149.434	160.495	209.339	226.279	175.978
Estopa	15.830	18.196	17.631	20.702	23.962	19.262
VIAJANTES-INTERIOR						
Oleo	—	22.764	64.031	2.145	1.212	18.030
Carvão	20.460.272	20.840.326	20.727.260	19.358.895	18.138.826	19.905.116
Lubrificante	51.702	54.403	62.529	75.667	73.840	63.628
Estopa	6.085	6.564	6.847	7.480	7.938	6.983
MIXTOS E CARGAS						
Oleo	922.077	546.174	603.414	248.537	51.398	474.320
Carvão	51.166.076	54.933.435	60.517.422	56.916.213	61.616.527	57.029.935
Lubrificante	120.256	128.855	146.811	149.222	147.753	138.579
Estopa	12.300	13.100	13.834	13.675	15.779	13.738
TRENS DE SERVIÇO						
Oleo	—	—	—	—	—	—
Carvão	2.284.051	3.594.395	3.777.041	5.046.549	6.007.242	4.141.856
Lubrificante	10.268	13.492	13.946	18.792	19.826	15.265
Estopa	1.018	1.276	1.469	1.745	2.247	1.551
MANOBRAS						
Oleo	—	1.433.237	1.405.355	95.347	67.520	600.292
Carvão	12.941.815	12.781.909	15.977.330	12.676.239	14.174.202	13.710.299
Lubrificante	41.057	48.204	66.375	43.264	42.744	48.329
Estopa	3.570	4.192	6.529	4.224	4.071	4.517
SERVIÇOS AUXILIARES						
Oleo	Sendo pequeno o montante da despesa material, adoptei os valores declarados nos relatorios, incluindo, directamente no quadro da despesa de material, proporcionando aos trens-km do trecho.					
Carvão						
Lubrificante						
Estopa						
TOTAL:						
Oleo	40.068.817	43.001.979	50.971.495	46.683.011	40.553.157	44.255.692
Carvão	118.403.861	124.030.298	122.273.817	122.178.204	136.393.692	124.655.974
Lubrificante	426.758	463.759	524.078	596.947	615.087	525.325
Estopa	46.664	50.468	53.428	55.870	62.472	53.780

(1) Exclusive Santa Cruz a Mangaratiba.

LUE

PREÇOS					
Oleo combusti					
Carvão					
Lubrificante					
Estopa					
SU — D.					
Oleo					
Carvão					
Lubrificante					
Estopa					
Total					
P. PERC					
Oleo					
Carvão					
Lubrificante					
Estopa					
Total					
VIAJANT					
Oleo					
Carvão					
Lubrificante					
Estopa					
Total					
MIXTOS					
Oleo					
Carvão					
Lubrificante					
Estopa					
Total					
TRENS I					
Oleo					
Carvão					
Lubrificante					
Estopa					
Total					
MANOBR					
Oleo					
Carvão					
Lubrificante					
Estopa					
Total					
TOTAL:					
Oleo					
Carvão					
Lubrificante					
Estopa					
Somma					
SERVIÇO					
Material					
TOTAL G					

SU	223:903$000	305:136$000	298:316$000	231:529$000	256:924$000	263:162$000
Pequeno Percurso	417:905$000	605:775$000	592:899$000	530:074$000	621:113$000	553:553$000
Interior	174:577$000	217:351$000	229:905$000	190:672$000	205:069$000	203:515$000
Mixtos e cargas	285:970$000	361:796$000	347:254$000	281:137$000	296:652$000	314:562$000
Lastros	99:411$000	99:411$000	99:411$000	91:690$000	107:132$000	99.411$000
Manobras	171:367$000	269:311$000	275:292$000	202:604$000	211:684$000	226:051$000
Total para o trecho	1.373:133$000	1.858:780$000	1.843:077$000	1.527:706$000	1.698:574$000	1.660:254$000

DESPESA COM COMBUSTIVEIS E LUBRIFICANTES DE PEDRO 2.º A BARRA DO PIRAHY — PARACAMBY E SANTA CRUZ

	ANNOS					Media
	1925	1926	1927	1928	1929	
PREÇOS ESPECIAES DA INTENDENCIA						
[illegible]	$570	$11[illegible]	$157	$41[illegible]	$111	
[illegible]	$570	$08[illegible]	$[illegible]	$[illegible]	$[illegible]	
[illegible]	$[illegible]	$[illegible]	$[illegible]	$[illegible]	$523	
[illegible]	$570	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]571	
[illegible] PEDRO						
[illegible]	1 150:000$000	2 080:[illegible]$000	3 785:801$000	2 701:188$000	2 757:[illegible]$000	2 216:[illegible]$000
[illegible]	[illegible]	26:7[illegible]$000	35:215$000	56:[illegible]$000	51:811$000	44:[illegible]$000
[illegible]	[illegible]	11:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	10:[illegible]$000	16:704$000	12:[illegible]$000
[illegible]	[illegible]	2 727:[illegible]$000	3 [illegible]:[illegible]$000	2 [illegible]:[illegible]$000	2 [illegible]:[illegible]$000	3 [illegible]:[illegible]$000
[illegible] CURSO						
[illegible]	2 184:[illegible]$000	2 025:[illegible]	[illegible]:[illegible]$000	1 441:[illegible]$000	1 061:[illegible]$000	2 [illegible]:[illegible]$000
[illegible]	2 [illegible]:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	1 [illegible]:[illegible]$000	1 578:[illegible]$000	2 187:[illegible]$000	2 [illegible]:[illegible]$000
[illegible]	[illegible]	[illegible]:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	118:[illegible]$000	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	23:[illegible]$000	[illegible]	47:[illegible]$000	31:[illegible]$000
[illegible]	[illegible]	4 [illegible]$000	[illegible]$000	1 471:[illegible]$000	1 044:[illegible]$000	4 722:[illegible]$000
VARIANTES ANTERIOR						
[illegible]	[illegible]	2:[illegible]$000	10:[illegible]$000	2:[illegible]$000	[illegible]	2:[illegible]$000
[illegible]	4 2[illegible]	[illegible]:[illegible]$000	782:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	1 088:[illegible]$000	1 423:[illegible]$000
[illegible]	[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	32:[illegible]$000	41:[illegible]$000	[illegible]$000	[illegible]$000
[illegible]	11:[illegible]$000	[illegible]$000	9:[illegible]$000	[illegible]$000	15:[illegible]$000	11:[illegible]$000
[illegible]	477:[illegible]$000	1 761:172$000	1 [illegible]:440$000	1 [illegible]:[illegible]$000	1 112:[illegible]$000	1 471:[illegible]$000
[illegible] E CHEIAS						
[illegible]	[illegible]	[illegible]:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	5:[illegible]$000	[illegible]
[illegible]	[illegible]	4 [illegible]:[illegible]$000	3 [illegible]:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	3 [illegible]:[illegible]$000	4 015:[illegible]$000
[illegible]	77:[illegible]$000	[illegible]	75:[illegible]$000	[illegible]$000	77:[illegible]$000	73:[illegible]
[illegible]	24:[illegible]$000	21:[illegible]$000	18:[illegible]$000	17:[illegible]$000	[illegible]	22:[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]:[illegible]$000	5 [illegible]:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	1 211:[illegible]
[illegible] ENS DE [illegible]						
[illegible]	[illegible]	[illegible]	321:[illegible]$000	252:[illegible]$000	[illegible]$000	285:[illegible]$000
[illegible]	[illegible]	[illegible]$000	7:[illegible]$000	10:[illegible]$000	10:[illegible]$000	[illegible]
[illegible]	[illegible]$000	2:[illegible]$000	1:[illegible]$000	2:[illegible]$000	4:[illegible]$000	[illegible]$000
[illegible]	[illegible]	[illegible]:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	875:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000
[illegible] ANDEIRAS						
[illegible]	[illegible]	64:[illegible]$000	251:[illegible]$000	10:[illegible]$000	7:[illegible]$000	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	1 371:[illegible]$000	700:[illegible]$000	820:[illegible]$000	[illegible]
[illegible]	[illegible]	18:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	25:[illegible]$000	[illegible]$000	[illegible]
[illegible]	7:[illegible]$000	[illegible]$000	[illegible]$000	5:[illegible]$000	[illegible]	7:[illegible]
[illegible]	[illegible]	251:[illegible]$000	1 037:[illegible]$000	751:[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]						
[illegible]	[illegible]	4:[illegible]$000	[illegible]:[illegible]$000	5:[illegible]$000	4:[illegible]$000	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]:[illegible]$000	6:[illegible]$000	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	17:[illegible]$000	[illegible]$000	348:[illegible]$000	322:[illegible]$000	270:[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]$000	71:[illegible]$000	72:[illegible]$000	124:[illegible]$000	[illegible]
[illegible]	[illegible]	15 [illegible]:[illegible]$000	18:[illegible]:[illegible]$000	12:537:287$000	[illegible]	15:[illegible]
[illegible] AUXILIARES						
[illegible]	[illegible]	125:[illegible]$000	296:[illegible]$000	212:[illegible]$000	104:552$000	[illegible]
TOTAL GERAL	[illegible]	15:[illegible]:033$000	19:127:[illegible]$000	14:[illegible]:147$000	13:534:012$000	15:371:401$000

REPARAÇÃO DAS LOCOMOTIVAS
(DESPESA)

	ANNOS					Média
	1925	1926	1927	1928	1929	
Reparação *da totalidade* das locomotivas de 1m,60	5.923:578$000	7.453:784$000	9.003:962$000	6.830:506$000	6.107:299$000	7.063:825$000
Percurso:						
Locomotivas — Km	16.499.361	16.765.594	17.650.438	18.913.667	19.274.081	17.820.628
Despesa por locomotivas — Km	$360	$445	$510	$361	$319	$397
Reparação das locomotivas do trecho D. Pedro 2.º a Barra do Pirahy e Santa Cruz						
SU	419:818$000	528:348$000	601:349$000	435:322$000	394:032$000	475:774$000
Pequeno Percurso	783:572$000	1.048:909$000	1.195:171$000	996:650$000	953:572$000	995:375$000
Interior	327:332$000	376:347$000	463:445$000	358:504$000	314:505$000	368:027$000
Mixtos e Cargas	536:195$000	626:456$000	700:000$000	528:596$000	454:961$000	569:242$000
Lastros	168:350$000	168:350$000	168:350$000	172:397$000	164:304$000	168:350$000
Manobras	321:314$000	466:317$000	554:936$000	380:938$000	324:650$000	409:630$000
Total para o trecho	2.556:581$000	3.214:727$000	3.683:251$000	2.872:407$000	2.605:024$000	2.986:398$000

CONSERVAÇÃO DAS LOCOMOTIVAS
(DESPESA)

	ANNOS					Média
	1925	1926	1927	1928	1929	
Conservação *da totalidade* das locomotivas de 1m,60	3.173:161$000	4.310:032$000	4.458:319$000	3.627:379$000	4.006:288$000	3.915:035$000
Percurso:						
Locomotivas — Km	16.499.361	16.765.594	17.650.438	18.913.667	19.274.081	17.820.628
Despesa por locomotivas — Km	$192	$257	$253	$192	$208	$220
Conservação das locomotivas do trecho D. Pedro 2.º a Barra do Pirahy e Santa Cruz:						
SU	223:903$000	305:136$000	298:316$000	231:529$000	256:924$000	263:162$000
Pequeno Percurso	417:905$000	605:775$000	592:899$000	530:074$000	621:113$000	553:553$000
Interior	174:577$000	217:351$000	229:905$000	190:672$000	205:069$000	203:515$000
Mixtos e cargas	285:970$000	361:796$000	347:254$000	281:137$000	296:652$000	314:562$000
Lastros	99:411$000	99:411$000	99:411$000	91:690$000	107:132$000	99.411$000
Manobras	171:367$000	269:311$000	275:292$000	202:604$000	211:684$000	226:051$000
Total para o trecho	1.373:133$000	1.858:780$000	1.843:077$000	1.527:706$000	1.698:574$000	1.660:254$000

Quadro n. 8

REPARAÇÃO DOS CARROS DOS TRENS SU E PEQUENO PERCURSO

(INCLUSIVE REPARAÇÕES NA INDUSTRIA PARTICULAR)

	ANNOS					Média
	1925	1926	1927	1928	1929	
Despesa com a totalidade dos carros das series:						
Serie B	764:595$000	1.238:512$000	1.580:180$000	1.706:820$000	1.391:140$000	1.336:249$000
Carros B, existentes	204	213	223	236	233	222
Carros — Km. total da serie B	40.904.240	40.476.121	41.825.636	47.192.549	48.351.021	43.749.913
Serie D	484:489$000	838:973$000	1.341:366$000	1.022:306$000	811:925$000	899:612$000
Carros D, existentes	222	233	242	242	241	236
Carros — Km. total da serie D	38.989.806	40.213.029	41.261.618	44.294.275	47.468.505	42.445.447
Serie F	55:129$000	161:861$000	77:504$000	117:215$000	56:703$000	93:682$000
Carros F, existentes	30	28	27	27	29	28
Carros — Km. total da serie F	5.552.010	5.276.920	5.563.334	5.466.576	5.363.613	5.444.491
Total das 3 series	1.304:213$000	2.239:346$000	2.999:050$000	2.846:341$000	2.259:768$000	2.329:543$000
Por carro — km.:						
Global das 3 series	$015.3	$026.1	$033.8	$029.3	$022.3	—
SU:						
Carros — km	17.619.774	17.317.293	17.694.280	18.486.172	19.981.834	—
Despesa	269:582$000	451:981$000	598:067$000	541:645$000	445:595$000	461:374$000
Pequeno percurso:						
Carros — km	26.934.982	27.725.224	27.508.336	33.562.484	36.581.604	—
Despesa	412:105$000	723:628$000	929:782$000	983:381$000	815:770$000	772:933$000
Total SU + P. P.	681:687$000	1.175:609$000	1.527:849$000	1.525:026$000	1.261:365$000	1.234:307$000

DESPESA COM A CONSERVAÇÃO DOS CARROS

	ANNOS					Média
	1925	1926	1927	1928	1929	
Total dos carros de 1m,60:						
Pessoal	584:481$000	997:394$000	555:393$000	706:896$000	850:025$000	
Material	563:109$000	998:654$000	578:378$000	778:698$000	678:779$000	
Somma	1.147:590$000	1.996:048$000	1.133:771$000	1.485:590$000	1.528:804$000	
Total:						
Carros — km., de 1m,60	96.692.209	96.560.748	99.066.018	107.305.876	112.201.756	
Por carro — km.	$011.87	$020.67	$011.44	$013.84	$013.63	
	—$012	—$021	—$011	—$014	—$014	
TRECHO D. PEDRO 2.º a BARRA e SANTA CRUZ:						
SU:						
Carros — km	17.619.774	17.317.293	17.694.280	18.486.172	19.981.834	
Despesa	211:437$000	363:663$000	194:637$000	258:806$000	279:746$000	261:658$000
Pequeno Percurso:						
Carros — km	26.934.982	27.725.224	27.508.336	33.562.484	36.581.604	
Despesa	323:220$000	582:230$000	302:592$000	469:875$000	512:142$000	438:012$000
Interior:						
Carros — km	9.817.502	9.888.969	9.908.047	10.369.659	10.055.525	
Despesa	117:810$000	207:668$000	108:988$000	145:175$000	140:777$000	144:084$000
Mixto:						
Carros — km	1.157.167	919.544	1.130.250	1.034.576	1.047.090	
Despesa	13:886$000	19:310$000	12:433$000	14.484$000	14:659$000	14:954$000
Total	666:353$000	1.172:871$000	618:650$000	888:340$000	947:324$000	858:708$000

Quadro n. 10

DESPESA COM A VIA PERMANENTE

PESSOAL E MATERIAL

	ANNOS					Média
	1925	1926	1927	1928	1929	
Policia e Guarda	1.719:564$000	1.804:095$000	2.759:239$000	2.346:879$000	2.324:439$000	
Conservação ordinaria	8.410:057$000	11.245:491$000	13.114:682$000	14.970:670$000	13.685:172$000	
Conservação extraordinaria	3.436:627$000	5.058:956$000	7.206:884$000	5.700:208$000	4.142:220$000	
Administração	2.102:768$000	3.005:928$000	3.923:736$000	3.452:655$000	3.284:743$000	
Total	15.669:016$000	21.114:470$000	27.004:541$000	26.470:412$000	23.436:574$000	
Extensão de 1m,60 ... Kms.	686,3	732,6	733,6	750,3	780,5	
Despesa por Km	22:831$000	28:821$000	36:810$000	35:285$000	30:028$000	
Extensão até Barra do Pirahy e Santa Cruz ... Kms.	328,5	328,5	328,5	328,5	328,5	
Despesa até Barra do Pirahy e Santa Cruz	7.499:983$000	9.467:698$000	12.092:085$000	11.591:122$000	9.864:198$000	10.103:017$000
DISTRIBUIÇÃO da DESPESA:						
SU (2×17 km,5=35 kms.)	799:085$000	1.008:735$000	1.288:350$000	1.234:975$000	1.050:980$000	1.076:425$000
Pequeno Percurso (1 linha até Eng.º de Dentro + 2 Eng.º de Dentro a Bangú + 1 Deodoro a Paracamby + 1 Bangú a Matadouro = 129 kms, 5)	2.956:614$000	3.732:319$000	4.766:895$000	4.569:407$000	3.888:626$000	3.982:772$000
Interior (½ linha até Eng.º Dentro + ½ Deodoro a Guedes + Guedes a Barra + 1 Eng.º Dentro a Deodoro = 82 kms.)	1.872:142$000	2.363:322$000	3.018:420$000	2.893:370$000	2.462:296$000	2.521:910$000
Mixtos e Cargas=82 kms.	1.872:142$000	2.363:322$000	3.018:420$000	2.893:370$000	2.462:296$000	2.521:910$000

ESTUDO DA AMORTIZAÇÃO

ANNEXO N.º 1

O custo médio por tonelada de material de tracção das 56 locomotivas da bitola de 1m,60, adquiridas de 1923 a 1928 (preços excluidos juros de financiamento, etc.) foi de dollares americanos

377,16

Applicando este preço a 73 locomotivas dos typos 200-300-400 e 450 do serviço de SU e Pequeno Percurso com o peso total de 4.604t,5, teremos

$1.736.633,00 e o

preço médio de cada locomotiva será de

$23.790,00 ou

ao cambio de Rs. 12$000 por dóllar (Diario Official do dia 6-10-1933) será de Rs. 285:000$000.

O menor preço de carros de 1.ª classe da bitola de 1m,60, no mesmo periodo foi de

$16.000,00 — isto é, Rs. 192:000$000 que,

com o abatimento de 20% por não serem de estrado metallico, reduzir-se-á a Rs. 153:000$000 e que adoptaremos de Rs. 150:000$000.

Igualmente os carros de 2.ª classe de

$14.770,00

sejam Rs. 177:240$000, ficarão reduzidos a Rs. 141:792$000, ou sejam Rs. 140:000$000.

Finalmente, os carros de bagagem de

$11.120,00

sejam Rs. 133:440$000, ficarão reduzidos a Rs. 106:752$000, ou sejam Rs. 100:000$000.

Teremos assim:

Valor do material rodante:

SU:	Carros B — 33 a 150:000$000	—	4.950:000$000
»	» D — 66 a 140:000$000	—	9.240:000$000
	Total.....		14.190:000$000

Pequeno Percurso:

Carros	B — 75 a 150:000$000	—	11.250:000$000
»	D — 100 a 140:000$000	—	14.000:000$000
»	F — 25 a 100:000$000	—	2.500:000$000
	Total.....		27.750:000$000

As locomotivas e carros orçam:

SU	Locomotivas 22 × 285:400$000	=	6.278:800$000
»	Carros.....		14.190:000$000
	Total.....		20.468:800$000

Pequeno Percurso:

	Locomotivas 53 × 285:400$000	=	15.126:200$000
	Carros.....		27.750:000$000
	Total.....		42.876:200$000

TOTAL do valor do material rodante:

SU.....	20.468:800$000
Pequeno Percurso.....	42.876:200$000
Total.....	63.345:000$000

Automotrizes e reboques (proposta da Metropolitan para a electrificação).

£ 1.158.000 a 67$800 (dia 27-X-33) 66.932:400$000

Amortização em 30 annos, juros de 7% amortização 1,05% total 8,05%:

Material dos SU.....	1.647:738$000
Material dos Pequeno Percurso...	3.451:534$000

DISTRIBUIÇÃO DA DESPESA DO PESSOAL DAS ESTAÇÕES

ANNEXO N.º 2

As estações Lauro Muller — S. Christovão — Mangueira — Rocha — Riachuelo — Sampaio — Meyer — Todos os Santos — Encantado — (9), servem sómente trens SU, excepção feita do pessoal de cabine e telegrapho, que serve sómente linhas 3 e 4. Excluido esse pessoal, a despesa média *por estação*, das nove mencionadas, é:

Titulados.....	24:264$000
Jornaleiros.....	26:982$000
	51:246$000

Applicando o resultado médio ás 17 estações de Lauro Muller a D. Clara, concluimos que a despesa com o pessoal de estações para os SU (excluido D. Pedro 2.º) é de:

17 × 51:246$000 = 871:182$000

As estações Piedade — Quintino Bocayuva e Madureira, que servem SU e P. Percurso gastam além da média de 51:246$000, e sem contar cabineiros e telegraphistas, cada uma em média, mais:

Titulados.....	25:402$000
Jornaleiros.....	19:513$000
	44:915$000

Podemos considerar como sendo esta (além da correspondente a cabineiros e telegraphistas) a parte da despesa de Eng.º Novo — Eng.º Dentro — Piedade — Quintino — Cascadura e Madureira (6), que toca ao Pequeno Percurso.

6 × 44:915$000 = 269:490$000

Nas 17 estações de Lauro Muller a D. Clara a despesa de telegraphistas e cabineiros monta a:

439:000$000 dos quaes, em proporção ao nunumero de trens, tocará:

ao Pequeno Percurso.....	70%	307:300$000
ao Interior.....	10%	43:900$000
aos Mixtos e Cargas.....	20%	87:800$000

A despesa total das 17 estações:

(Lauro Muller a D. Clara) é de.....			1.870:188$000
da qual cabe ao SU.....		871:182$000	
ao Pequeno Percurso.....	269:490$000		
	307:300$000	576:790$000	
Total.....		1.447:972$000	1.447:972$000
Interior, Mixtos e Cargas.....			422:216$000

Ora, os trens do interior no trecho se utilizam apenas do serviço de bloqueio e da parada em Cascadura.

O bloqueio custa como vimos.....	43:900$000
quota da despesa de Cascadura.....	35:000$000
.....	78:900$000

Resumo da divisão da despesa de *Lauro Muller a D. Clara:*

SU	871:182$000
Pequeno Percurso	576:790$000
Interior	78:900$000
Mixtos e Cargas	343:316$000
Total	1.870:188$000

A despesa das 18 estações seguintes: Oswaldo Cruz — B. Ribeiro — M. Hermes — Ricardo — Anchieta — Nilopolis — Mesquita — Morro Agúdo — Austin — Queimados — Paracamby — Villa Militar — S. Camará — Santissimo — S. Vasconcellos — Inhoahyba — Kosmos — Paciencia, que servem principalmente o pequeno percurso e effectuam de 750 a 6.700 despachos annuaes (em média exacta 3.180 despachos de toda natureza; isto é, mais ou menos 10 despachos diarios) é em média de

Titulados	38:600$000
Jornaleiros	24:622$000
	63:222$000

As estações de Oswaldo Cruz a Paracamby e Matadouro são em numero de 26.
Teremos, portanto, neste trecho para o pequeno percurso:

26 × 63:222$000 = 1.643:772$000

A despesa total destas 26 estações foi:

Titulados	1.546:800$000
Jornaleiros	1.110:599$000
	2.657:399$000
Deduzindo pequeno percurso	1.643:772$000
Interior, Mixtos e Cargas	1.013:627$000

Attribuindo 35:000$000 ao serviço do Interior em N. Iguassú e 100:000$000 em Belém, teremos a seguinte distribuição de despesa para as 26 estações do trecho:

Pequeno Percurso	1.643:772$000
Interior	135:000$000
Mixtos e Cargas	878:627$000

O resumo de *Lauro Muller* a *Paracamby* e *Matadouro* será:

SU	871:182$000
Pequeno Percurso	2.220:562$000
Interior	213:900$000
Mixtos e Cargas	1.291:943$000
	4.527:587$000

As estações da Maritima e S. Diogo devem ser levadas a debito de mixtos e cargas. O custeio do pessoal das mesmas é o seguinte:

Titulados	918:800$000
Jornaleiros	1.669:797$000
	2.588:597$000

A despesa de Almirante Barroso e Agencia de Norte deve ser levada á conta do Interior:

Titulados	32:400$000
Jornaleiros	11:011$000
	43:411$000

A despesa de D. Pedro 2.º é de:

Titulados	trafego	537:600$000
	telegrapho	361:200$000
	cabine	272:400$000
		1.171:200$000
Jornaleiros		809:639$000
		1.980:839$000

Póde ser dividida levando em conta a funcção de cada grupo de empregados:

SU	515:800$000
Pequeno Percurso	515:800$000
Interior	642:084$000
Mixtos e Cargas	38:652$000
	1.712:336$000

A differença de 268:503$000 é posta na sala de apparelhos para serviços geraes da Estrada.

A distribuição geral das despesas do pessoal de estações, de D. Pedro 2.º e Maritima a Paracamby e Matadouro, será, pois:

SU	1.386:982$000
Pequeno Percurso	2.736:362$000
Interior	899:395$000
Mixtos e Cargas	3.849:192$000
	8.871:931$000

INDICE

SECRETARIA:

Movimento geral de 1900 a 1933 9
Estatistica especificada dos serviços 10

1.ª DIVISÃO

Escriptorio Central 13
Serviço Medico — Inspecções feitas 15
Serviço executado no Ambulatorio Medico — cirurgico 16
Inspecções feitas no Gabinete Ophtalmologico 17
Inspectoria da Receita 18
Renda das estações 20/33
Relação dos despachos effectuados em traf. proprio 34/40
Numero de despachos effectuados em trafego mutuo c/ a Central 41
Numero de despachos effectuados em trafego directo com as Estradas Além Norte, por intermedio da S. P. R. 41
Numero de despachos em trafego mutuo em transito pela Central 42
Movimento dos despachos a domicilio 43
Transportes debitados nos exercicios de 1931 a 1933, á conta de diversos Ministerios 44/49
Transportes requisitados e pagos pelos Estados e Prefeitura do Dist. Federal 49
Movimento de notas de responsabilidade 50
Inspectoria da Despesa 51
Inspectoria do Thesouro 53
Movimento de renda de 1900 a 1933 54
Balancete de Caixa 56/57
Inspectoria de Estatistica — Resumo de viajantes transportados 58/59
Renda produzida por especie e classe 60
Viajantes transportados, viajantes-kilometro, renda, etc., por especie em trafego proprio e mutuo 61
Viajantes embarcados, viajantes-kilometro, renda, etc., por trecho, em trafego proprio e mutuo 62
Quantidade de viajantes e renda, em trafego proprio—Pequeno percurso 63/68
Quantidade de viajantes e renda, em trafego proprio—Suburbios 67/68
Mercadorias por especie, em trafego proprio, mutuo e além Norte 69
Mercadorias por classe e percurso, em trafego proprio, mutuo e além Norte 71
Mercadorias em toneladas uteis transportadas, em trafego proprio, por trechos 72/89
Mercadorias (Resumo) 90
Mercadorias—Resumo Geral 91
Encommendas por trecho 92
Animaes por especie 94/95
Transportes por conta do Governo 94/95
» » » da Estrada 96
Inspectoria Commercial — Movimento de papeis 97
Concessões feitas por concorrencia 98
Pareceres 101
Trafego mutuo com o Lloyd 101
Indice alphabetico das mercadoria cujas tarifas foram alteradas 102
Inspectoria Administrativa de Materiaes 105
Movimento de entrada de materiaes 108/109
» » sahida de materiaes 111/120
Principaes materiaes recebidos 121/125
Concorrencias por especie 126
Serviço a cargo dos Almoxarifados 128/129
Materiaes confeccionados nas Officinas Typographicas e de Impressão de Bilhetes 130/136
Inspectoria Technica de Materiaes — Analyses effectuadas 137
Indice das analyses effectuadas 138/150
Analyses para particulares 151
Indice da Sub-Contadoria Seccional da Republica 155/156

2.ª DIVISÃO.

Escriptorio Central 219
Quadro demonstrativo dos movimentos dos papeis 220
Movimento — Circulação e percurso dos trens 221
Atrazos dos trens de P. Percurso e Suburbios 222
» maiores de 10 minutos — trens de G. velocidade 223/224
» maiores de 10 minutos — trens mixtos 225/226
Resumo dos atrazos 227
Variação do percurso medio de um trem 228
Percurso dos carros e vagões 229
Aproveitamento da lotação offerecida pelas locomotivas dos trens 231/239
Resumo geral dos aprov. da lotação offerecida pelas locomotivas dos trens 240/241
Numero de trens por secções e ramaes 242/243
Trens-kilometro de diversas especies em cada uma das secções e ramaes 244
Trens-kilometro de diversas especies em comparação com 1932 245
Percurso kilometrico dos trens e vehiculos de 1924 a 1933 245
Quadro demonstrativo do percurso e aproveitamento dos carros e vagões da bitola larga e ramaes 246/247
Idem de bitola estreita, no trecho de Lafayette a Montes Claros e ramaes 248/249
Quadro demonstrativo do percurso e aproveitamento dos carros e vagões da Linha Auxiliar e Rêde Fluminense 250/251
Quadro demonstrativo do percurso e aproveitamento dos carros e vagões dos ramaes de Piranga, Piquete e Bananal 252/253
Carros e vagões-kilometro de diversas especies 254
Logares e leitos-kilometro offerecidos 255
Aproveitamento de leitos 255
Quadro demonstrativo da quantidade em trafego e percursos medios dos vagões da bitola larga 256/257
Idem, idem, da bitola estreita, além B. Horizonte 258/259
Idem, idem, da Linha Auxiliar e Rêde Fluminense 260/261
Idem, idem, dos ramaes de Piranga, Piquete e Bananal 262/263
Telegrammas transmittidos e recebidos 264
Mensagens transmittidas e recebidas pelo Radio 265
Producção e distribuição de gaz — Usina de S. Diogo 266
Inspectoria de Reclamações 268
Mappa das reclamações resolvidas 269/270
Desvios inaugurados 271
Quadro de accidentes 271
Quadro de accidentes pessoaes e materiaes 272
Movimento de passageiros na estação D. Pedro II 273
Numero de passageiros e respectiva renda em D. Pedro II, Norte e B. Horizonte 274
Bagagem e encommendas em D. Pedro II 274
Serviço de mercadorias nas estações do Rio de Janeiro 274
Estatistica de laranjas e bananas 275/276
Movimento do café no segundo semestre 277
Mercadorias em trafego nas principaes estações 278
Carga, descarga e baldeação 279
Serviço de braçagem 280
Principaes serviços executados 281
Ordens e circulares expedidas 287

3.ª DIVISÃO.

Escriptorio Central 291
Serviços executados nas Secções Technicas 292
Conservação ordinaria da linha 296
Inspectoria do Telegrapho e Illuminação 314
Inspectoria de Signalização 314
Inspectoria de Officinas 315
Inspectoria Florestal 316

Extensão das linhas em trafego..... 318
Extensão das linhas a conservar..... 319/320
Extensão das linhas no D. Federal e nos Estados do Rio de Janeiro, Minas Geraes e S. Paulo..... 321
Pontos de divisa entre os Estados..... 322
Extensão das linhas principaes segundo as bitolas..... 323/324
Extensão das linhas, estações, paradas, estribos e postos telegraphicos..... 324
Extensão total dos desvios..... 325
Lastramento da linha com pedra e cascalho..... 325
Materiaes de linha empregado..... 326/327
Dados sobre as estações..... 328/355

4.ª DIVISÃO

Escriptorio Central..... 359
Distribuição de carvão..... 360
Locomotivas existentes, discriminando as datas de acquisição..... 361
Locomotivas existentes — bitola larga..... 363/364
» » — bitola estreita..... 365/366
Estado das locomotivas..... 367
» » » nos ultimos 5 annos..... 368
Quadro demonstrativo dos typos, quantidade de locomotivas e natureza do combustivel empregado..... 369/370
Carros e vagões da bitola larga..... 371/372
» » » » » estreita..... 373
» » » » Rio d'Ouro..... 374
» » » » Therezopolis..... 375
Automotrizes e guindastes existentes..... 376/377
Percurso de locomotivas em serviço do trafego, manobras e lastro, comparados com o anno anterior..... 378
Percurso de locomotivas nos diversos trechos em que se divide a Estrada..... 378/379
Percursos e consumos totaes de combustiveis, lubrificantes e estopa, comparados com o anno anterior..... 380
Oleos lubrificantes e artigos de limpeza..... 380
Consumo de combustiveis, lubrificantes e kilometragem..... 381
Consumo de carvão nacional, briquettes e lenha, com conversão para carvão extrangeiro..... 382
Consumo total por especie de oleos lubrificantes e estopa, por Inspectoria..... 383
Toneladas kilometro brutas, produzidas..... 385
Resumo do custeio dos serviços da tracção..... 387/388
Reparação de locomotivas — grandes, medias e pequenas..... 389/393
Reparação de carros e vagões — grandes, medias e pequenas..... 394/403
Reparação de material rodante pela industria particular..... 404
Conservação de locomotivas..... 406
Conservação de material rodante pelos postos de concertadores da tracção — carros da bitola larga..... 407/408
Idem, idem, da bitola estreita..... 409/410
Idem, idem, vagões da bitola larga..... 411/412
Idem, idem, vagões da bitola estreita..... 413/414
Conservação do material rodante (resumo)..... 415/416
Producção da Serraria do Engenho de Dentro..... 418/419
» » » de Entre Rios..... 420/421
» » » de Norte..... 422/423
» » » de Sete Lagôas e Bello Horizonte..... 424/425
Producção da fundição de ferro e cepos..... 427
» » » » bronze e aluminio..... 428
» » » » metal patente e mancaes..... 429
» » » » aço, chumbo e zinco..... 430
» » » » cobre e latão..... 431

DIRECÇÃO GERAL

SECRETARIA

SECRETARIA

Os serviços da Secretaria foram executados com regularidade.

Do quadro abaixo, em resumo, verifica-se que de 1900 a 1933 o numero de processos augmentou consideravelmente

DISCRIMINAÇÃO	1900	1905	1910	1915	1920	1925	1930	1931	1932	1933
Papeis recebidos e processados	10.500	15.694	19.393	23.858	39.858	34.996	48.597	54.125	55.044	52.530
Officios, cartas, circulares, portarias,etc., expedidos	5.673	9.206	14.352	16.954	15.186	22.506	10.854	13.328	7.994	11.185
Termos de ajuste, contractos, etc.	321	373	675	438	2.284	711	663	—	—	—
TOTAL DE PROCESSOS	16.494	25.228	34.420	41.250	57.328	58.213	60.114	67.453	63.038	63.715
Indice quantitativo dos processos	100	152	208	250	347	352	364	408	382	386
Empregados titulados	15	15	10	25	20	43	41	67	67	66
Impregados jornaleiros, inclusive serventes	3	3	8	3	20	15	33	—	—	—
TOTAL	18	18	18	28	40	58	74	67	67	66
Indice quantitativo dos empregados	100	100	100	155	222	322	411	372	372	366
Indice demonstrativo entre a quantidade de empregados e a quantidade de processos	100	66	48	62	64	91	112	91	97	95

ESTATISTICA ESPECIFICADA DOS SERVIÇOS DA SECRETARIA

NATUREZA DO SERVIÇO			CONFRONTO				
DISCRIMINAÇÃO	TOTAL						
EXPEDIENTE	Parcial	Geral	1929	1930	1931	1932	1933
Requerimentos de particulares	7.021	—	—	—	—	—	—
Requerimentos de empregados	3.436	—	—	—	—	—	—
Requerimentos dirigidos ao M. da Viação e outros	989	—	—	—	—	—	—
Requerimentos de licença	3.895	—	—	—	—	—	—
Avisos, officios, cartas e telegrammas do M. da Viação	6.104	—	—	—	—	—	—
Idem, idem, idem de outros Ministerios e de particulares	6.229	—	—	—	—	—	—
Occurrencias	774	—	—	—	—	—	—
Reclamações	570	—	—	—	—	—	—
Expediente interno	10.982	—	—	—	—	—	—
Despachos da Directoria transcriptos no "Livro da Porta"	12.530	—	37.457	48.597	54.125	55.044	52.530
Officios e correspondencia da Directoria para as Divisões da Estrada e para diversos	—	—	10.222	1.675	2.122	2.009	1.887
Officos da Directoria para o M. da Viação	—	—	2.343	3.074	3.896	1.529	3.144
Officios e correspondencia da Secretaria	—	—	5.128	5.975	5.526	2.516	5.122
Cartas de encommendas	—	—	8	4	—	—	—
Cartas diversas	—	—	8	67	147	87	141
Circulares expedidas	—	—	118	59	114	97	93
Editaes	—	—	163	7	51	26	59
Certidões diversas	—	—	1.206	1.137	1.064	1.502	1.636
Certidões ex-officio	—	—	38	45	211	49	102
Certidões ex-officio, de acôrdo com o Decreto n. 19.440, de 28 de Novembro de 1930	—	—	—	—	197	179	181
REGISTROS							
Diplomas de engenheiros	—	—	—	4	—	—	4
Matricula de pessoal titulado	—	—	207	78	3.316	3.365	148
Decretos de nomeação e promoção	—	—	381	691	3.424	157	225
Portarias de licença do Ministerio	—	—	2.342	1.824	308	65	122
Decretos do Governo concedendo licença	—	—	57	41	25	—	—
Portarias de licença da Directoria	—	—	1.289	956	2.983	3.829	3.847
Portarias do Ministerio, sem sello (Art. 17)	—	—	780	646	128	—	—
Aposentadorias	—	—	56	84	212	88	82
Guias para inspecção de saude	—	—	747	538	469	565	433
Requisições de inspecções de saude a domicilio	—	—	256	48	85	87	135
Requisições de inspecções de saude para aposentadoria	—	—	226	108	221	99	217
Requisições de inspecções para orgãos visuaes	—	—	—	—	—	—	—
Portarias de promoções do Ministerio	—	—	—	691	—	—	—
Exonerações	—	—	59	42	763	16	18
COBRANÇA DE SELLO							
Sellos fixos de petições	—	—	31:318$	46:000$	42:866$	36:095$	43:278$
Sellos de certidões	—	—	11.287$	8:777$	15:373$	15:790$	15:424$
Sellos de portarias de licença	—	—	19:745$	10:120$	16:310$	27:350$	17:321$
Decreto do Governo concedendo licenças	—	—	645$	615$	275$	800$	—

1.ª DIVISÃO

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

ESCRIPTORIO CENTRAL

Officios á Directoria	170
Officios a diversos destinos	366
Officios circulares	181
Memoranda	358
Papeis processados	80.095
Folhas confeccionadas	634
Attestados de terço fornecidos	2.036
Averbações de emprestimos	1.067
Contractos de aluguel de casa, hypothecas, rapidos, etc.	90
Processos archivados	8.490

SERVIÇO MEDICO

QUADRO DEMONSTRATIVO DAS INSPECÇÕES FEITAS

JUNTA MEDICA

MEZES	LICENÇAS DIAS		ARTIGO 19	EM DOMICILIO	TOTAL DE LAUDOS	OBSERVAÇÃO
	PEDIDOS	CONCEDIDOS				
Janeiro	7.985	6.810	9	18	184	Dos 2.021 inspeccionados, 12 foram julgados invalidos.
Fevereiro	5.154	4.484	3	22	132	
Março	7.360	6.631	5	21	206	
Abril	6.405	5.843	1	12	183	
Maio	7.310	6.675	4	16	173	
Junho	6.480	5.550	8	6	153	
Julho	6.525	6.030	3	8	166	
Agosto	7.090	5.475	3	11	168	
Setembro	6.855	5.890	3	21	184	
Outubro	6.605	5.910	11	15	181	
Novembro	5.705	5.183	4	16	159	
Dezembro	5.250	4.545	5	20	132	
	78.724	69.026	59	186	2,021	

QUADRO DEMONSTRATIVO DOS SERVIÇOS EXECUTADOS NO AMBULATORIO MEDICO—CIRURGICO DO POSTO MEDICO DE S. DIOGO

CURATIVOS

PRIMEIROS

	Janeiro	Fever.	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembr.	Outubro	Novem.	Dezem.	TOTAL
1933	75	46	61	43	58	41	94	76	47	63	80	67	751

SUBSEQUENTES

	Janeiro	Fever.	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembr.	Outubro	Novem.	Dezem.	TOTAL
1933	164	197	183	147	171	161	314	465	332	335	376	358	3.203
													Total geral de curativos 3.954

QUADRO DEMONSTRATIVO DAS INSPECÇÕES FEITAS NO GABINETE OPHTALMOLOGICO

Machinistas total 564
- Acceitos — 454
- Recusados — 110 — Motivo
  - Visão insufficiente — 83
  - Daltonismo — 9
  - Acuidade and. insufficiente — 18

Foguistas total 116
- Acceitos — 102
- Recusados — 14 — Motivo
  - Visão insufficiente — 10
  - Daltonismo — 4

Graxeiros total 31
- Acceitos — 28
- Recusados — 3 — Motivos
  - Visão insufficiente — 2
  - Daltonismo — 1

Motoristas total 3
- Acceitos — 3
- Recusados — 0

Admissão total 361
- Acceitos 351
  - Trabalhadores — 229
  - Operarios — 48
  - Graxeiros — 67
  - Serventes — 6
  - Guardas — 1
- Recusados — 10 Graxeiros — Motivo
  - Visão insufficiente — 6
  - Daltonismo — 4

Transferencias total 16
- Trabalhador para graxeiro — Acceitos — 4
- Trabalhador para guarda — Acceitos — 2
- Operario para machinista — Acceitos — 4
- Operario para foguista — Acceito — 1
- Foguista para operario — Acceito — 1
- Graxeiro para operario — Acceito — 1
- Trabalhador para guarda — Acceitos — 3

Rerversão total 66
- Acceitos total 51
  - Machinistas — 2
  - Foguistas — 8
  - Operarios — 39
  - Guardas — 2
- Recusados total 15
  - Machinistas — 4 — Motivo — Visão insufficiente
  - Foguistas — 5 — Motivo
    - Visão insufficiente 4
    - Daltonismo 1
  - Operarios — 6 — Motivo — Visão insufficiente

Total de exames 1.157
- Acceitos — 1.005
- Recusados — 152

INSPECTORIA DA RECEITA

Foi feita a revisão de 2.416.536 despachos, extrahidas 76.811 reposições na importancia de 407:382$300, das quaes entraram em renda 67.939, na importancia de 251:429$600, conforme quadro detalhado.

Das restantes foram annulladas 2.692, no valor de 47:515$100, estando as demais em processo.

O numero de despachos effectuados durante o anno foi de 2.416.536, conforme demonstração abaixo:

TRAFEGO PROPRIO	1932	1933
Mercadorias pagas	226.780	256.337
Mercadorias a pagar	420.781	442.902
Encommendas	1.380.650	1.207.564
Animaes	13.251	14.050
ALEM NORTE PARA CENTRAL		
Mercadorias pagas	—	—
Mercadorias a pagar	16.566	11.197
Encommendas	14.216	19.972
Animaes	396	644
CENTRAL PARA ALEM NORTE		
Mercadorias pagas	3.699	6.311
Mercadorias a pagar	9.289	10.063
Encommendas	14.841	20.653
Animaes	62	139
FILIADAS PARA CENTRAL		
Mercadorias pagas	7.691	10.558
Mercadorias a pagar	40.837	50.797
Encommendas	73.692	87.400
Animaes	602	817
CENTRAL PARA FILIADAS		
Mercadorias pagas	125.429	28.649
Mercadorias a pagar	29.716	167.324
Encommendas	732.570	80.942
Animaes	56	217
Total	3.111.124	2.416.536

Foram extrahidas 923 notas de credito, no valor de 79:767$500, assim discriminadas:

247	— Para conductores de trem-50% das multas de passageiros nos trens do interior	2:563$500
100	— Para Agentes Conferentes, Guardas, Inspectores, etc	2:147$700
576	— Para restituições de importancias enviadas a maior, na renda pelas agencias, (Termos da Thesouraria e verificações na Inspectoria da Receita — erros de somma) quantias descontadas indevidamente	75:056$300

RECLAMAÇÕES

Foram apresentadas 628 reclamações de excesso de frete, sendo liquidadas 468 e estando 160 em processos.

EXPEDIENTE

Papeis de expediente das estações protocollados	638.167
» de rendas das estações protocollados e conferidos	792.982
Registro de processos (fichas)	27.709
Memoranda expedidos	1.476
Guias extrahidas	8.441
Processos diversos — registrados — protocollo	224.534
Processos de reposições	68.442
Bolsas de expediente	147.825

RENDA DAS ESTAÇÕES ABAIXO ARRE

ESTAÇÕES	Viajantes	Encommendas	Animaes	Telegrammas	Merc. pagas
D. Pedro II.	9.631:001$600	1.393:907$100	31:285$500	3:154$900	6:095$800
Maritima	—	528:995$200	216$400	48$200	6.537:456$700
São Diogo	16$000	216:090$500	6:624$100	41$950	220:225$400
Ag. Exprinter	119:171$800	—	—	—	—
Ag. Pestana Rio	—	149:447$300	—	—	35:892$400
Ag. Central	—	68:120$700	—	—	16:020$500
Ag. Honorio	—	131:118$600	—	—	30:150$000
Ag. Alte. Barroso	1.849:004$450	—	—	—	—
Ag. d'A Noite	179:211$300	—	—	—	—
Cia Transp. Carruagens	—	61:658$500	—	—	24:433$400
Ag. Expresso Federal	—	49:279$000	—	—	34:426$700
Lauro Muller	192:380$100	1:047$700	—	—	—
São Christovão	69:715$500	1:779$700	—	—	—
Mangueira	90:130$400	1:126$400	—	—	—
São Francisco Xavier	88:796$200	2:976$000	—	—	17$300
Rocha	63:056$050	642$200	—	—	—
Riachuelo	139:309$200	1:168$200	—	—	—
Sampaio	104:414$300	609$800	—	—	—
Engenho Novo	241:692$300	21:791$400	1:055$800	1$100	25:234$400
Meyer	503:382$000	2:064$000	—	—	—
Todos os Santos	302:412$400	1:055$600	—	1$400	—
Eng. de Dentro	674:352$800	5:730$020	—	15$000	15:907$300
Encantado	335:664$600	889$300	—	—	—
Piedade	531:919$000	1:965$300	—	—	—
Quintino Bocayuva	438:566$400	1:470$100	—	—	1:640$900
Cascadura	1.545:698$950	17:447$900	68$100	34$000	8:673$800
Madureira	1.095:502$100	17:743$100	—	$800	—
D. Clara	206:148$000	313$400	6:103$900	—	59:085$400
Oswaldo Cruz	357:258$700	4:057$700	74:245$300	—	9:739$200
Bento Ribeiro	461:266$800	2:654$000	36$200	41$250	953$100
Marechal Hermes	297:022$900	2:027$200	7$400	—	1:012$700
Deodoro	256:385$850	3:921$700	1:951$400	36$900	8:711$500
Ricardo de Albuquerque	168:313$400	1:159$000	50$800	41$800	395$700
Anchieta	307:693$900	2:562$800	66$900	216$300	636$600
Nilopolis	462:109$400	6:295$900	6:241$500	528$100	53:438$900
Mesquita	111:394$700	1:018$200	59$000	120$300	52:683$400
Nova Iguassú	343:420$500	11:265$000	14:442$400	139$100	120:475$800
Morro Agudo	49:610$200	5:001$600	95$800	87$700	51:914$600
Austin	40:280$700	4:558$800	443$300	81$200	28:737$300
Queimados	41:471$650	3:766$700	406$900	127$100	4:804$900
Belém	178:406$450	2:464$800	1:193$900	594$300	4:666$400
Guedes da Costa	12$600	17$600	10$600	5$400	4$800
Mario Bello	3:681$250	341$900	47$600	12$500	1:451$200
Serra	5:524$200	365$300	32$800	38$400	98$900
Scheid	2:524$950	146$300	5$000	14$700	9$400
Palmeiras	7:633$950	491$900	11$900	102$700	8:174$000
Paulo de Frontin	51:053$200	3:537$800	216$500	997$800	17:974$800
Humberto Antunes	17:639$600	2:901$000	81$200	103$500	3:927$100
Eng.º Nery Ferreira	50:723$350	14:409$500	117$900	2$100	—
Mendes	10:515$500	2:163$100	771:396$500	27$100	459:847$800
Martins Costa	7:537$300	520$900	46$800	127$700	871$800
Morsing	11:425$850	1:837$500	38$700	73$000	1:047$400
Sant' Anna	41:216$250	3:431$300	707$400	323$300	4:063$800
Barra do Pirahy	772:028$400	96:234$400	40:722$400	1:649$200	41:654$200
Ypiranga	9:439$150	833$400	166$900	99$800	1:113$300
Barão de Vassouras	33:985$350	18:624$500	107$900	351$200	1:389$200
Sebastião de Lacerda	19:027$550	5:193$400	218$700	448$200	4:795$800
Juparanã	44:836$000	2:529$500	268$000	462$000	5:245$900
Teixeira Leite	3:522$950	1:714$000	56$600	163$700	1:327$800
Demetrio Ribeiro	6:053$200	1:512$100	36$800	38$800	1:449$100
Alliança	14:591$350	1:762$800	103$400	121$500	12:186$300
Casal	4:340$450	975$300	62$300	19$100	2:664$400
Carlos Niemeyer	3:490$200	516$200	11$200	15$100	4:887$600
Andrade Pinto	18:680$900	22:840$400	213$100	314$200	14:262$800
a transportar	22.615:674$100	2.912:190$700	959:274$800	10:822$400	7.941:877$500

CADADA DURANTE O ANNO DE 1933

Merc. a pagar	Rendas diversas	10 %	2 %	Total — 1933	Total — 1932
724$200	33:732$700	746:753$900	191:584$500	12.038:240$200	9.512:276$900
10.555:957$600	419:064$500	536:991$100	462:690$300	20.041:420$000	19.711:258$650
1.519:990$000	20:871$300	173:621$700	45:570$800	2.203:051$750	2.510:229$100
—	—	12:023$350	2:729$800	133:924$950	35:567$600
—	29$700	12:723$200	4:584$300	202:676$900	232:100$300
—	1:225$200	5:556$400	2:145$900	93:068$700	147:461$600
—	2:594$200	11:298$400	3:675$700	178:836$900	225:381$600
—	—	181:963$300	41:894$850	2.072:862$600	1.571:739$050
—	—	17:680$600	3:995$800	200:887$700	—
—	324$100	6:184$700	1:890$400	94:491$100	135:592$500
—	586$400	6:535$400	1:927$400	92:754$900	86:795$500
—	13$800	262$000	263$900	193:967$500	194:035$000
25$000	52$400	273$500	228$200	72:074$300	70:196$400
5:839$300	56$800	745$400	300$000	98:198$300	92:729$000
23$600	76$700	311$300	230$400	92.431$500	94:565$400
—	23$500	89$250	66$600	63:877$600	66:448$100
10$300	21$800	165$500	132$800	140:807$800	148:356$800
—	8$500	91$000	74$500	105:198$100	107:130$500
395:860$700	3:558$800	42:362$300	10:338$500	741:895$300	671:696$700
—	106$600	370$800	341$700	506:265$100	511:895$700
59$100	54$600	210$000	177$800	304:070$900	296:566$400
146:100$000	1:370$300	14:802$200	4:075$000	862:352$800	844:387$300
—	59$400	177$700	169$300	336:960$300	329:335$800
8:776$000	81$200	1:105$900	420$500	544:267$900	545:552$100
48:068$200	1:013$600	4:704$600	1:315$400	496:779$200	581:708$000
192:467$500	2:314$400	36:900$750	10:788$450	1.814:393$850	1.476:859$400
14$300	213$100	2:448$100	2:116$300	1.118:037$800	1.062:824$200
747:073$700	27:818$700	80:312$900	18:394$000	1.145:250$000	631:616$500
85:404$600	3:797$600	15:725$100	5:237$800	555:466$000	515:344$000
21:110$600	450$400	2:360$100	948$700	489:821$150	440:103$400
5:328$200	495$600	816$500	441$100	307:151$600	284:051$600
38:302$600	1:859$700	15:986$400	2:567$050	329:723$100	264:647$700
6:532$300	239$100	600$400	240$300	177:572$800	180:047$700
23:883$400	565$300	2:376$700	742$900	338:744$800	311:527$500
38:441$300	12:598$700	7:257$400	2:337$000	589:248$200	515:144$600
11:342$100	281$700	5:026$200	1:471$500	183:397$100	154:685$300
82:484$800	3:044$900	21:100$400	6:583$550	602:956$450	489:117$800
34:338$900	2:440$200	7:573$200	2:261$800	153:324$000	84:627$900
22:626$300	672$200	4:573$400	1:441$750	103:414$950	67:583$400
20:892$400	995$100	2:034$050	872$800	75:371$600	64:196$900
10:760$300	525$900	15:259$600	6:594$950	220:466$600	159:384$600
—	15$000	1$700	$700	68$400	142$500
500$900	67$400	623$750	457$650	7:184$150	5:331$800
2:102$100	47$600	859$400	581$700	9:650$400	8:411$950
22$200	8$100	333$650	269$450	3:333$750	2:654$550
2:133$900	53$800	1:679$450	848$800	21:130$400	16:159$700
38:246$200	996$000	9:603$800	4:492$650	127:118$750	98:304$400
64:630$300	6:608$600	7:089$500	2:752$850	105:733$650	77:146$100
—	14:399$000	7:354$650	3:672$100	90:678$600	75:094$250
55:564$400	3:116$100	109:174$300	30:389$300	1.442:194$100	917:261$600
1.593$200	143$000	1:029$700	766$550	12:636$950	8:984$750
6:830$200	139$700	2:037$950	1:340$800	24:771$100	20:381$800
24:423$500	3:503$400	6:674$150	3:612$650	87:955$750	69:346$650
294:793$600	8:332$200	110:746$800	35:473$500	1.401:634$700	1.063:705$650
6:585$600	202$500	1:899$400	1:771$050	22:111$500	18:521$050
17:303$500	313$100	6:750$200	3:177$450	82:002$400	69:369$350
10:400$100	450$000	3:789$850	1:399$200	45:722$800	40:127$300
16:850$200	397$900	6:934$800	3:015$550	80:539$850	70:549$600
1:118$800	48$100	725$550	363$850	9:041$350	8:424$700
1:437$700	71$100	994$500	553$800	12:157$100	11:051$200
11:978$200	222$800	3:774$300	1:537$050	46:277$700	37:810$800
1:076$400	150$000	905$650	438$400	10:632$000	6:764$450
18$900	56$800	871$900	401$500	10:269$400	8:943$100
22:241$700	668$300	7:165$750	2:338$800	88:725$950	70:251$400
14.602:288$900	583:249$200	3.288:375$400	943:519$650	53.857:272$650	48.129:507$150

Continuação

ESTAÇÕES	Viajantes	Encommendas	Animaes	Telegrammas	Merc. pagas
Transporte	22.615:674$100	2.912:190$700	959:274$800	10:822$400	7.941:877$500
Eng. Vieira Cortez	10:545$700	2:405$900	128$400	69$800	1:004$900
Parahyba do Sul	80:578$500	13:029$300	1:555$900	279$900	24:456$700
Barão de Angra	3:932$350	497$700	102$900	38$650	586$500
Entre Rios	267:272$550	51:731$900	1:891$800	450$000	31:686$000
Fernandes Pinheiro	2:757$550	1:626$500	85$600	14$600	691$400
Serraria	9:696$800	4:691$500	10:302$500	153$300	2:501$800
Souza Aguiar	5:010$550	2:508$500	139$200	30$600	382$700
Parahybuna	5:723$500	1:578$000	148$200	102$900	811$300
Affonso Arinos	31:137$100	73:194$000	149$300	285$450	1:547$100
Sobragy	16:303$000	17:619$700	1:015$900	53$650	442$000
Cotegipe	6:002$500	12:065$800	150$800	101$200	165$400
Mathias Barbosa	69:871$200	5:995$100	136$000	50$300	346$800
Cedofeita	5:835$050	2:204$100	47$700	13$400	65$000
Retiro	13:028$250	1:028$800	178$400	71$600	4:834$000
Juiz de Fóra	801:215$550	129:058$900	1:667$300	847$600	57:249$800
Mariano Procopio	74:340$000	25:220$300	270$800	321$700	24:143$900
Francisco Bernardino	13:145$400	4:179$300	791$500	57$400	515$900
Bemfica	49:350$450	59:160$600	960$700	80$900	304$900
Dias Tavares	4:373$900	3:306$900	95$500	23$100	3:032$000
Chapéo d'Uvas	10:750$800	5:926$800	31:518$900	70$250	412$200
Ewbanck da Camara	23:585$950	40:641$300	160$100	197$350	29:326$400
Sergio de Macedo	2:382$550	289$600	—	12$900	—
Santos Dumont	174:700$800	135:891$800	1:200$600	628$650	46:520$600
Mantiqueira	10:290$950	60:494$400	4:672$000	161$450	1:986$600
Rocha Dias	4:015$250	104$700	1:110$100	3$400	73$400
João Ayres	8:233$850	33:522$300	2:600$200	121$500	594$600
Sitio	40:164$950	88:208$000	18:177$300	784$950	11:910$200
Dr. Sá Fortes	2:314$450	1:696$900	109$800	124$900	1:773$200
Barbacena	335:824$950	50:312$500	444$300	601$800	40:863$000
Sanatorio	5:181$050	8:219$800	136$600	60$000	1:393$100
A. Vasconcellos	3:160$650	240$000	44$900	97$100	462$200
Bias Fortes	924$300	116$000	19$600	—	5$700
Ressaquinha	31:682$800	30:489$000	2:248$200	266$000	19:497$100
Hermillo Alves	3:367$750	482$800	111$300	42$150	366$600
Carandahy	46:965$700	17:956$600	413$000	1:819$700	43:078$500
Herculano Penna	981$250	123$200	46$800	6$400	97$600
Pedra do Sino	3:782$850	869$100	301$500	98$500	2:670$400
Christiano Ottoni	16:616$800	22:963$200	1:887$700	382$750	2:626$300
Buarque de Macedo	9:806$750	8:105$800	1:137$500	256$200	1:248$600
Lafayette	213:192$100	46:357$000	27:085$200	1:119$200	7:176$900
Gagé	4:686$300	209$600	12$000	37$100	254$700
Dr. Joaquim Murtinho	13:018$500	800$600	212$400	86$300	920$700
Lobo Leite	5:598$250	917$800	107$200	229$500	1:774$000
Chrockatt de Sá	2:893$400	201$800	69$500	58$050	251$200
Burnier	31:551$100	1:354$800	268$900	497$600	1:406$700
Engenheiro Corrêa	12:861$950	3:791$800	191$800	94$450	3:757$800
Itabirito	50:269$050	8:313$700	262$900	2:177$500	14:505$400
Esperança	8:873$650	839$600	45$900	208$000	8:703$300
Aguiar Moreira	3:102$250	61$500	44$500	31$500	722$200
Rio Acima	21:112$000	1:821$100	148$000	446$300	1:596$400
Honorio Bicalho	11:551$650	506$300	248$300	112$700	62$200
Raposos	84:023$750	11:280$900	302$100	298$500	16:071$400
Sabará	142:656$100	6:099$600	305$700	318$200	1:973$400
General Carneiro	33:741$700	1:032$100	49$700	179$100	4:994$400
Capitão Eduardo	4:515$500	129$300	12$800	22$200	8:699$100
Santa Luzia	54:351$700	5:452$400	7:470$200	659$400	4:816$900
Ribeirão da Matta	4:295$250	756$600	114$200	39$000	446$900
Vespasiano	15:486$050	3:412$700	355$800	555$700	8:262$700
Nova Granja	3:836$000	312$800	112$400	189$050	173$400
Dr. Lund	5:664$700	1:334$400	227$000	121$600	144$600
Pedro Leopoldo	18:624$450	3:206$200	1:350$000	788$950	375$900
Mattosinho	12:778$150	1:947$800	262$800	406$400	14:285$700
Peripery	5:131$650	7:193$300	15:394$100	303$700	1:154$700
A transportar	25.584:343$600	3.937:281$000	1.100:087$000	28:584$400	8.404:082$500

Merc. a pagar	Rendas diversas	10 %	2 %	Total — 1933	Total — 1932
14.602:288$900	583:249$200	3.288:375$400	943:519$650	53.857:272$650	48.129:507$150
7:680$000	210$500	2:141$000	948$750	25:134$950	33:881$650
61:313$600	1:124$400	17:385$900	6:479$100	206:203$300	178:219$200
8:183$900	338$600	1:721$750	781$100	16:183$450	12:102$300
137:060$700	6:424$500	44:288$650	13:216$300	554:022$400	634:108$250
563$100	27$500	572$800	269$250	6:608$300	4:865$450
18:224$600	182$600	4:211$550	1:488$650	51:453$300	34:407$400
1:769$800	66$700	946$850	398$300	11:253$200	10:406$050
9:134$700	227$000	1:541$800	600$300	19:867$700	18:130$450
11:919$100	243$900	11:706$300	3:356$550	133:538$800	96:413$800
11:352$900	473$100	4:260$200	1:583$800	53:104$250	44:347$650
3:573$500	237$900	2:134$400	925$150	25:356$650	21:983$800
26:522$400	256$700	6:998$450	2:353$100	112:530$050	97:363$400
1:234$500	35$000	331$700	121$500	9:887$950	8:671$350
37:030$800	631$600	3:716$950	1:059$250	61:579$650	48:209$950
1.315:067$800	13:589$100	206:917$100	53:027$950	2.578:641$100	2.183:308$950
194:659$100	1:214$900	28:554$050	7:300$000	356:024$750	311:568$250
3:418$700	149$000	869$650	339$000	23:465$850	20:784$050
3:602$000	105$700	10:668$400	3:068$550	127:302$200	141:572$250
1:583$200	40$100	1:187$450	625$600	14:267$750	7:238$350
6:128$300	110$900	5:409$400	1:606$150	61:933$700	83:073$200
36:376$500	876$200	11:430$100	3:612$000	146:205$900	132:572$550
—	6$700	289$900	168$850	3:150$500	2:440$750
232:584$900	11:741$000	51:942$000	14:312$850	669:523$200	658:363$450
18:537$800	480$900	8:967$350	2:546$050	108:137$500	106:417$300
163$900	98$900	569$550	216$700	6:266$900	4:645$050
18:159$000	174$900	5:648$400	1:699$300	70:754$050	59:636$800
29:454$100	4:633$600	17:938$000	4:960$700	216:231$800	231:075$250
2:094$100	30$200	715$700	328$200	9:187$450	11:108$000
415:135$700	5:124$800	78:345$150	20:542$200	947:194$400	740:057$700
19:957$600	262$300	3:028$100	1:184$350	39:422$900	40:700$600
1:434$000	59$300	556$700	269$750	6:324$600	9:066$850
89$600	13$700	136$350	76$450	1:381$700	1:500$950
56:016$900	748$000	12:620$300	3:817$850	157:386$150	182:643$150
2:229$500	51$800	603$950	313$250	7:569$100	9:562$700
64:686$100	1:244$200	15:687$350	4:650$700	196:501$850	234:978$300
34:267$200	142$200	3:098$750	1:241$300	40:004$700	37:772$550
6:246$900	122$400	1:227$200	481$650	15:750$500	12:553$600
25:767$100	438$900	6:499$850	2:135$500	79:318$100	76:208$830
12:921$000	197$500	3:019$350	985$750	37:678$450	34:782$500
267:760$200	3:520$100	51:552$950	14:250$150	632:013$800	669:375$550
697$500	20$500	601$900	323$850	6:843$450	6:653$000
4:205$600	101$700	1:955$950	769$950	22:071$700	21:199$400
12:721$000	216$700	1:805$300	658$450	24:028$200	21:450$000
603$000	32$600	395$250	167$300	4:672$100	4:170$850
18:491$500	227$200	5:222$250	1:671$450	60:691$500	47:688$800
9:200$800	161$300	2:622$100	903$750	33:585$750	32:406$500
165:142$700	1:276$500	21:142$600	6:011$800	269:102$150	251:266$650
95:895$300	376$900	9:910$400	2:909$400	127:762$450	89:516$000
364$900	58$400	456$850	183$400	5:025$500	4:663$400
39:233$600	2:412$200	5:721$550	1:867$750	74:358$900	57:417$700
2:645$000	116$600	1:509$600	660$450	17:412$800	66:762$750
854:606$400	2:436$800	84:654$700	21:142$250	1.074:816$800	982:848$650
42:019$000	1:138$600	11:213$600	3:767$600	209:491$800	195:021$850
8:113$000	156$700	2:908$350	1:066$200	52:241$250	39:626$200
1:692$100	77$200	1:064$150	282$850	16:495$200	16:035$100
107:740$300	523$200	13:970$650	3:988$450	198:973$200	134:193$800
133$600	35$600	594$300	390$350	6:805$800	6:599$350
98:376$700	743$100	11:181$050	3:258$500	141:632$300	150:100$950
1:465$100	108$500	591$300	312$900	7:101$450	5:839$550
1:585$500	95$700	905$450	423$550	10:502$500	11:703$000
115:512$400	573$500	12:645$800	3:502$200	156:579$400	135:068$300
19:657$400	329$000	4:302$200	1:404$900	55:374$350	56:913$958
11:908$100	268$500	3:482$650	1:002$250	45:838$950	18:744$800
19.618:204$200	650:304$500	4.116:674$700	1.177:474$100	64.317:043$000	57.713:517$880

Continuação

ESTAÇÕES	Viajantes	Encommendas	Animaes	Telegrammas	Merc. pagas
Transporte	25.584:343$600	3.937:281$000	1.100:087$000	28:584$400	8.404:082$500
Arcoverde	2:161$950	1:099$300	210$100	36$050	701$700
Prudente de Moraes	9:278$000	2:024$600	243$800	177$000	1:199$300
Sete Lagoas	101:141$650	55:734$500	17:010$100	583$000	7:298$900
Wenceslau Braz	1:781$400	114$200	1$100	17$600	289$700
Silva Xavier	4:424$400	4:047$600	374$600	23$700	210$500
C. de Almeida	8:450$400	4:558$400	297$000	143$850	366$000
Araçá	19:181$500	7:803$500	42:187$600	335$000	475$000
Cordisburgo	21:417$200	5:142$600	179:452$500	461$300	744$200
Maquiné	4:422$800	1:024$100	10:407$000	60$550	284$700
Mascarenhas	6:359$550	1:027$700	25:978$300	33$100	312$900
Gustavo da Silveira	4:588$600	281$500	180:029$700	91$250	1:189$900
Curvello	134:380$900	57:477$400	41:747$800	744$100	34:750$000
Tamboril	3:980$300	379$300	276$300	28$550	115$100
Osorio de Almeida	4:854$000	1:121$000	15:490$100	23$000	127$000
Corintho	145:060$500	8:908$400	323$500	828$200	3:107$000
Aporá	2:492$950	546$800	132$400	34$600	247$200
Dr. Francisco Sá	8:745$350	2:499$600	9:134$700	294$400	107$800
Curumatahy	4:786$400	366$200	34$300	116$900	130$500
Buenopolis	25:627$950	6:673$000	4:517$700	951$300	1:211$600
Joaquim Felicio	8:000$950	1:126$400	40$800	196$200	252$100
Cattoni	—	—	—	—	—
Bueno do Prado	6:404$450	603$300	10:726$700	103$000	152$600
Camillo Prates	1:600$600	67$600	54$100	27$900	207$900
Granjas Reunidas	20:296$650	1:758$400	1:126$700	794$400	6:606$300
Eng.º Navarro	7:309$050	923$700	289$500	255$800	205$800
Bocayuva	38:073$800	6:049$100	433$200	506$600	1:469$700
Eng.º Dolabella	5:258$850	329$600	1:816$200	75$600	190$600
Pires de Albuquerque	8:683$750	3:515$900	138$900	184$900	224$000
Juramento	17:220$550	584$800	61:145$500	335$700	377$700
Antonio Olyntho	—	—	—	—	—
Montes Claros	183:319$450	22:044$900	280:130$400	387$700	4:606$700
Villa Militar	63:050$100	919$300	188$500	1$800	4:628$500
Realengo	424:740$900	4:486$900	213$300	17$900	776$900
Bangú	564:090$800	12:342$300	98$100	24$800	12:746$000
Senador Camará	67:981$900	745$300	95$000	6$600	53$800
Santissimo	79:740$900	1:740$500	55$700	45$700	4:415$500
Senador Vasconcellos	58:150$600	906$600	145$600	23$900	24:176$700
Campo Grande	467:987$400	15:545$200	985$600	58$700	123:974$900
Inhoahyba	42:363$800	1:092$800	72$200	9$700	10:617$300
Kosmos	36:369$900	381$100	114$100	6$900	579$400
Paciencia	22:260$100	1:250$300	1:015$700	24$100	13:846$600
Santa Cruz	257:033$200	10:040$600	1:675$500	21$700	6:909$700
Matadouro	36:685$400	16:562$100	44:323$000	15$000	205:768$300
Itaguahy	18:929$600	4:027$800	286$900	246$200	16:422$000
Corôa Grande	14:111$700	6:448$200	44$400	22$200	12:261$600
Itacurussá	30:017$500	12:467$200	91$500	4$400	19:268$300
Muriquy	—	—	—	—	—
Ibicuhy	8:048$300	269$700	27$000	71$350	1:624$800
Mangaratiba	55:860$100	33:881$200	297$400	34$200	88:290$400
Cabuçú	—	—	—	—	5:564$100
Coronel Araripe	—	—	—	—	—
Lages	595$000	132$400	—	10$300	43$800
Paracamby	70:501$800	6:432$300	10:721$900	485$100	31:088$100
União	1:612$850	911$200	—	1$700	—
Vargem Alegre	22:159$950	3:573$100	441$900	193$250	847$300
Pinheiro	42:845$750	33:717$800	1:978$400	966$300	1:605$400
Rademacker	5:152$100	1:465$300	148$100	19$100	9:033$600
Volta Redonda	17:896$700	52:179$700	766$300	121$750	2:391$100
Barra Mansa	220:908$650	124:376$300	7:669$500	135$100	8:980$700
Saudade	16:520$400	1:365$800	155$000	32$400	484$300
Pombal	7:039$900	21:117$800	636$900	48$400	617$500
Floriano	28:187$650	30:335$000	3:081$700	187$250	12:309$000
Bulhões	7:071$050	3:014$400	83$100	23$700	236$200
A transportar	29.081:561$300	4.536:842$600	2.059:249$900	39:295$150	9.090:806$700

Merc. a pagar	Rendas diversas	10 %	2 %	Total — 1933	Total — 1932
19.618:204$200	650:304$500	4.116:674$700	1.177:474$100	64.317:043$000	57.713:517$880
717$000	26$300	473$000	262$600	5:688$000	4:888$950
9:150$400	413$300	2:076$000	846$600	25:409$000	20:140$400
318:775$700	10:965$800	45:560$950	12:370$800	569:441$400	445:936$750
592$700	20$500	283$850	130$350	3:231$400	2:100$950
5:382$700	47$600	1:248$300	449$150	16:208$550	11:628$750
86:759$500	592$300	8:575$200	2:396$850	112:139$500	80:742$500
32:872$200	435$400	8:242$550	2:820$800	114:353$350	114:127$300
19:702$300	500$000	20:503$500	5:512$600	253:436$200	119:135$650
1:098$400	115$000	1:613$250	486$500	19:512$300	6:767$700
7:288$900	158$500	3:703$350	1:030$650	45:892$950	45:069$200
16:557$100	144$100	18:797$150	3:842$900	225:522$200	290:429$450
671:418$900	2:762$400	80:292$450	23:241$950	1.046:815$900	841:692$200
479$200	16$600	566$150	233$800	6:075$300	5:138$300
2:050$000	77$000	2:260$800	617$850	26:620$750	22:840$700
75:884$700	955$200	21:589$850	5:965$650	262:623$000	207:908$500
4:001$900	36$700	644$100	249$300	8:385$950	8:72.$750
12:878$900	142$300	3:083$450	880$600	37:767$100	23:430$350
5:118$900	115$800	990$650	303$850	11:963$500	5:433$900
40:519$200	354$600	7:175$200	1:997$700	89:028$250	67:677$450
10:490$700	373$100	1:821$050	559$250	22:860$550	15:310$650
—	—	—	—	—	742$250
4:986$900	206$400	2:154$600	596$400	25:934$350	29:334$150
562$100	20$600	250$650	83$250	2:874$700	1:500$500
12:276$600	2:311$600	3:771$700	1:183$200	50:125$550	52:612$550
11:425$500	85$400	1:814$500	520$950	22:830$200	19:877$500
72:006$800	468$800	10:707$000	2:860$900	132:575$900	116:025$850
3:865$800	265$100	1:130$550	344$650	13:176$950	10:545$950
17:138$300	86$300	2:712$700	732$800	33:417$550	23:169$500
16:012$900	174$000	8:775$000	2:171$800	106:797$950	137:737$550
—	—	—	—	—	1:295$950
679:330$900	3:150$400	106:477$350	22:493$000	1.301:940$800	1.430:582$700
12:415$800	159$100	1:734$100	492$100	83:589$300	70:479$000
27:295$600	607$900	3:994$900	1:400$300	463:534$600	453:894$100
43:065$800	1:179$700	5:950$300	3:658$200	643:156$000	609:828$500
1:922$500	73$100	253$100	122$000	71:253$300	65:972$400
5:894$700	6:302$500	1:011$900	487$400	99:694$800	85:636$500
7:302$300	5:457$300	2:456$700	925$500	99:545$200	79:476$100
114:604$200	18:239$000	23:789$100	8:218$300	773:402$400	667:732$800
1:869$800	1:412$500	1:082$300	367$100	58:887$500	59:247$200
772$000	131$400	165$300	83$600	38:603$700	38:312$800
3:451$900	1:508$600	1:523$100	506$600	45:387$000	46:031$550
31:902$200	1:568$600	8:731$500	4:795$600	322:678$600	288:266$900
17:035$800	1:261$300	25:633$400	6:637$000	353:921$300	301:955$300
8:159$700	519$800	3:746$300	2:808$500	55:146$800	42:134$250
7:449$700	178$200	3:459$700	1:845$200	45:820$900	38:088$900
15:878$200	212$500	7:239$300	3:579$200	88:758$100	70:058$500
—	—	—	—	—	5:552$800
1:824$200	92$800	1:225$500	806$900	13:990$550	13:200$700
49:034$800	1:705$900	19:020$400	6:129$200	254:253$600	222:623$300
4:472$500	1:012$200	551$100	349$300	11:949$200	12:962$550
—	—	—	—	—	—
191$000	2$700	16$700	7$400	999$300	5:631$000
73:293$100	964$700	8:380$300	2:910$300	204:777$600	192:065$100
10$600	5$000	285$400	158$250	2:985$000	2:023$000
20:381$000	882$500	4:395$200	1:813$950	54:688$150	46:760$800
21:662$400	1:156$900	7:390$000	2:416$450	113:739$400	92:358$750
1:024$500	85$800	1:684$350	526$200	19:139$050	14:022$100
16:544$500	884$600	8:623$150	2:768$050	102:175$850	72:280$700
173:417$200	7:989$600	50:363$900	14:262$150	608:103$100	622:288$900
5:227$700	169$100	2:477$400	950$300	27:382$400	21:533$600
5:447$600	101$700	3:464$900	1:088$100	39:562$800	35:198$050
35:747$300	865$800	10:134$000	2:997$150	123:844$850	119:645$100
1:975$500	169$300	1:294$350	603$450	14:471$050	11:761$050
22.166:823$400	730:225$700	4.694:047$200	1.346:381$550	73.745:233$500	66.283:087$030

Continuação

ESTAÇÕES	Viajantes	Encommendas	Animaes	Telegrammas	Merc. pagas
Transporte	29.081:561$300	4.536:842$600	2.059:249$900	37:295$150	9.090:806$700
O Botelho	—	—	—	—	—
Rezende	159:381$200	108:549$200	32:463$700	153$400	20:555$500
Mal. Jardim	1:000$800	1:722$600	—	15$550	887$600
B. Homem de Mello	39:777$700	45:397$700	634$100	343$250	991$000
Itatiaya	6:373$400	27:567$500	33:329$600	45$300	661$200
E.º Passos	20:531$150	2:417$800	546$200	376$750	713$400
E.º Bianor	1:833$800	120$400	1$800	1$350	62$700
Queluz	74:279$450	70:174$000	1:623$500	383$800	1:717$600
Villa Queimada	2:869$700	127$400	1:999$100	19$250	919$300
Lavrinhas	23:752$700	48:804$200	29:220$600	85$500	19:590$700
Cruzeiro	508:450$500	194:899$200	125:104$600	485$500	40:920$000
Embahú	2:732$800	245$400	10:262$400	1$600	527$000
Cachoeira	90:306$500	78:353$900	24:377$400	1:068$300	1:700$000
Cannas	2:469$550	213$800	93$500	33$300	456$700
Lorena	136:174$950	111:941$700	5:101$000	41$800	40:928$100
Eng.º Neiva	708$850	11$500	—	1$900	—
Guaratinguetá	217:888$050	159:572$400	53:597$600	146$500	15:782$200
Apparecida	132:198$450	5:128$300	213$900	32$900	7:203$200
Roseira	9:015$200	114:136$400	3:925$200	81$400	3:997$700
Moreira Cezar	7:422$000	1:243$800	68$700	73$300	91:150$300
Pindamonhangaba	193:230$750	55:063$900	117:717$100	44$300	33:162$200
Tremembé	33:053$650	6:564$900	4:050$000	60$400	10:457$800
Taubaté	213:599$475	43:623$900	5:315$900	115$700	188:881$200
Quiririm	5:116$200	647$600	10$400	57$900	1:302$300
Eng.º Sá e Silva	1:218$900	84$100	20$400	—	15$500
Caçapava	86:343$200	12:548$200	704$900	57$600	22:658$300
Engenio de Mello	3:111$150	349$000	16$900	19$600	8:238$000
Eng.º M. Guimararães	2:471$900	78$900	30$000	4$650	61$500
São José dos Campos	90:658$050	15:716$200	3:823$900	25$900	9:478$000
Limoeiro	4:841$450	220$400	28$000	4$800	3:472$000
Jacarehy	101:958$800	36:857$600	2:824$800	121$600	19:636$300
Bom Jesus	6:494$100	338$800	137$600	24$700	17:651$900
São Sylvestre	3:554$750	99$400	106$500	17$600	19:561$800
Guararema	16:352$550	843$000	160$700	140$750	26:952$000
Luiz Carlos	4:152$950	182$100	22$600	44$900	32:040$200
Sabaúna	8:484$450	1:255$600	260$500	121$350	72:822$600
Eng.º Cezar de Seuza	1:562$250	333$000	10$100	10$900	22:760$100
Mogy das Cruzes	350:272$250	24:225$000	498$500	50$200	107:263$900
Santo Angelo	16:934$900	1:276$000	25$800	18$400	248$800
Suzano	50:033$450	8:018$800	346$200	140$600	10:388$700
Calmon Vianna	1:906$100	127$000	—	1$400	20$000
Poá	88:625$250	8:640$800	232$000	156$000	857$000
Carvalho de Araujo	43:041$700	1:293$500	100$800	62$800	1:175$900
15 de Novembro	17:849$800	219$800	15$500	11$700	33$300
Ferraz de Vasconcellos	17:117$500	1:248$800	34$400	1$500	308$200
Itaquera	111:566$850	2:863$400	185$800	73$850	263$900
Arthur Alvim	33:092$150	287$700	58$900	41$700	40$700
Villa Mathilde	152:407$550	1:091$000	105$800	62$400	509$300
Carlos de Campos	40:408$050	2:469$100	1:538$900	212$800	397:788$000
Agencia P. São Paulo	—	85:927$300	—	—	19:557$000
Agencia Norte	—	261:198$800	—	—	7:941$200
Norte	4.907:568$500	1.196:689$400	39:795$200	520$700	—
Coronel Barreiros	853$400	18$100	173$400	2$500	—
Rodrigues Alves	16:167$500	1:594$800	1:969$400	7$500	678$500
Norte—Cargas	—	—	—	—	2.768:115$200
Agencia Triangulo	2.067:570$800	—	—	—	—
Igrejinha	4:215$650	867$600	105$400	13$100	216$400
Penido	6:694$600	8:441$400	324$500	37$700	329$000
Eng.º Valladares	13:333$500	36:190$400	829$600	72$700	1:970$800
Orvalho	8:091$750	1:901$300	906$100	52$000	8:055$700
Manejo	6:374$400	2:826$800	216$800	23$700	1:117$900
Lima Duarte	24:276$600	51:543$600	1:346$900	48$400	13:093$300
Congonhas do Campo	39:803$900	5:399$900	172$000	1:172$500	1:456$300
A transportar	39.913:138$775	7.486:636$700	2.566:035$000	46:342$600	13.170:151$600

Merc. a pagar	Rendas diversas	10 %	2 %	Total — 1933	Total — 1932
22.166:823$400	730:225$700	4.694:047$200	1.346:381$550	73.745:233$500	66.283:087$030
—	—	—	—	—	7:131$000
139:987$400	6:496$700	42:144$500	11:543$400	521:275$000	428:752$700
891$800	162$800	376$050	174$950	5:232$150	2:130$500
23:194$800	333$700	10:487$150	2:920$000	124:079$400	92:451$900
3:879$800	157$200	6:876$650	1:806$500	80:697$150	71:109$650
20:305$900	436$300	4:040$400	1:466$750	50:834$650	32:981$550
137$200	5$200	228$400	129$700	2:520$550	1:975$850
85:792$500	1:563$300	21:767$150	6:097$500	263:398$800	134:011$550
490$900	60$200	651$000	252$400	7:389$250	3:268$250
17:069$300	687$900	12:825$900	3:708$350	155:745$150	90:122$950
266:517$600	9:784$000	105:797$850	27:626$800	1.279:586$050	1.039:736$800
241$200	31$300	1:373$100	498$100	15:912$900	10:412$200
119:497$700	1:107$900	29:671$750	8:111$350	354:194$800	262:969$600
473$200	22$500	364$250	187$500	4:314$300	4:833$650
153:932$300	1:815$100	40:705$050	10:777$800	501:417$800	378:398$150
15$300	7$000	80$000	53$750	878$400	696$150
320:137$300	3:542$200	70:619$150	24:513$700	865:799$100	639:719$400
14:508$500	719$900	15:668$400	4:112$650	179:786$200	126:819$400
11:197$400	266$700	13:297$300	3:540$700	159:458$000	91:829$300
118:748$000	284$800	19:537$150	5:101$200	243:629$250	173:047$000
189:734$800	2:781$900	54:620$900	17:210$800	663:566$650	477:178$800
37:253$600	773$600	8:191$200	2:871$200	103:276$350	65:673$300
519:070$000	3:851$200	85:991$275	33:831$050	1.094:279$700	696:954$600
2:948$400	161$400	943$550	424$750	11:612$500	7:873$000
47$700	33$100	165$550	106$450	1:691$700	1:135$600
98:782$800	3:356$300	19:732$200	5:635$250	249:818$750	189:640$850
2:740$800	227$900	1:154$450	452$550	16:310$350	13:046$250
683$000	44$500	371$100	254$450	4:000$000	2:169$100
126:820$400	3:505$400	21:984$750	6:745$800	278:758$400	230:119$850
811$600	34$500	891$050	434$450	10:738$250	8:219$050
93:269$900	2:915$800	22:104$850	6:880$750	286:570$400	183:293$650
1:418$900	399$500	2:429$850	941$800	29:837$150	20:012$850
382$100	190$700	2:109$900	741$800	26:764$550	20:058$600
3:595$400	611$300	4:456$400	1:567$800	54:679$900	31:828$400
1:772$000	244$200	3:400$800	1:145$550	43:005$300	35:864$750
4:930$600	583$000	7:818$550	2:498$450	98:775$100	52:481$450
1:259$600	171$700	2:233$500	702$800	29:043$950	19:861$700
70:017$200	6:004$200	31:610$550	9:378$700	599:320$500	444:535$600
451$600	711$400	226$950	133$450	20:027$300	12:654$100
6:619$900	589$000	2:356$550	1:154$300	79:647$500	47:539$600
744$300	9$500	65$200	43$900	2:917$400	2:382$900
2:513$900	406$400	1:311$550	1:034$800	103:777$700	80:276$300
1:759$000	447$200	466$350	237$100	48:584$350	37:779$900
445$000	38$800	75$300	41$900	18:731$100	13:383$900
987$200	135$400	241$400	186$900	20:261$300	15:245$500
1:982$200	453$100	822$000	669$200	118:880$300	82:444$850
130$100	42$000	73$150	45$650	33:812$050	25:831$750
16:128$000	181$700	1:748$800	548$600	172:783$150	118:738$300
9:560$200	603$300	37:647$150	9:167$050	499:394$550	237:696$050
5$000	16$200	7:919$700	2:726$600	116:151$800	83:702$100
—	9$200	26:212$000	8:224$900	403:586$100	1.118:208$200
—	37:862$700	560:116$100	136:171$100	6.878:723$700	4.727:488$550
322$800	11$400	130$700	92$550	1:604$850	2:887$900
8:247$100	89$700	2:568$100	869$650	32:192$250	43:321$650
2.234:562$500	45:470$600	449:026$600	100:000$200	5.597:175$100	3.519:804$700
—	20$000	261:957$650	59:116$950	2.988:665$400	1.665:629$050
1:446$200	88$700	552$500	378$400	7:883$950	7:478$150
4:075$500	94$500	1:728$950	663$600	22:389$750	19:699$450
14:044$900	896$000	5:740$500	1:939$100	75:017$500	65:785$800
5:656$200	106$800	1:989$800	703$300	27:462$950	26:030$650
2:528$800	70$600	1:166$550	457$550	14:783$100	12:245$550
61:186$800	764$100	12:805$300	3:915$500	168:980$500	140:839$200
42:711$900	881$300	8:329$100	2:539$900	102:466$800	80:009$500
27.035:489$400	873:600$300	6.746:046$775	1.881:891$200	99.719:332$350	84.562:535$580

Continuação

ESTAÇÕES	Viajantes	Encommendas	Animaes	Telegrammas	Merc. pagas
Transporte	39.913:138$775	7.486:636$700	2.566:035$000	46:342$600	13.170:151$600
Eng.º Caetano Lopes	8:162$650	1:419$500	228$100	49$900	2:283$900
João Ribeiro	46:168$950	18:088$400	3:054$700	339$400	7:306$600
Arrojado Lisbôa	5:130$850	710$000	407$100	141$300	794$300
Bello Valle	34:563$200	16:036$600	1:753$600	1:413$800	165:120$200
Moéda	14:237$050	11:632$700	170$100	246$100	10:913$200
Marinhos	7:600$100	956$900	13:592$800	245$700	1:227$700
Mello Franco	11:742$650	1:739$300	113$100	172$700	5:189$700
Brumadinho	31:813$550	11:873$400	354$700	916$000	15:680$500
Sarzedo	8:094$850	330$600	72$400	65$700	2:130$500
Ibireté	12:286$950	330$500	60$900	223$200	1:113$800
Barreiros	8:527$300	163$600	53$100	72$500	3:166$300
Gameleira	—	—	—	—	—
Calafate	4:259$500	2:016$600	852$600	33$800	27:090$500
Fecho do Funil	5:011$600	418$200	146$600	72$100	4:677$300
Alfredo Maia	400:946$700	56:132$100	4:557$100	6$600	134:760$200
Triagem	24:397$900	1:478$500	44$000	—	40$500
Maria da Graça	50:282$300	359$800	2$700	—	—
Del Castillo	76:858$300	1:189$800	28$400	33$100	290$000
Cintra Vidal	105:871$900	1:276$000	9$900	7$300	2$800
Terra Nova	112:204$300	1:070$500	127$700	41$700	2:425$200
Thomaz Coelho	65:144$300	607$000	21$500	8$100	65$100
Cavalcante	119:138$000	819$900	4$400	—	—
Eng.º Leal	37:036$200	760$000	46$600	15$900	692$900
Magno	171:053$100	14:004$800	288$600	190$400	24:054$900
Tury-Assú	100:940$900	1:457$200	47$400	11$800	793$000
Sapé	180:117$600	1:903$600	5$300	—	—
Honorio Gurgel	93:108$000	3:054$200	78$700	32$300	1:278$800
Costa Barros	53:353$300	4:152$500	49$900	17$200	708$600
Pavuna	81:606$000	1:653$600	22$300	60$800	141$700
São João de Merity	126:604$300	1:155$800	62$400	151$100	925$900
Belfort	63:159$600	330$700	8$100	—	—
Galdino Rocha	171:202$800	1:761$000	74$100	108$500	689$000
Rocha Sobrinho	6:074$600	336$200	45$700	22$000	1:051$400
Andrade de Araujo	14:401$500	974$200	53$800	38$300	1:772$800
Carlos Sampaio	127$200	125$200	75$000	—	733$700
Paes Leme	4:879$600	1:387$500	98$500	22$100	1:236$100
Sertão	10:438$850	1:390$500	222$100	131$700	6:828$900
Bomfim	7:156$800	1:180$000	78$300	64$750	2:011$300
Vera Cruz	10:751$800	669$100	330$200	83$250	6:251$900
Conrado Niemeyer	2:081$450	385$500	87$200	50$400	233$400
Governador Portella	39:856$400	1:985$800	171$700	695$100	1:593$900
P. Miguel Pereira	43:316$150	3:553$400	433$200	1:181$650	7:649$000
Paty do Alferes	121:178$450	3:640$200	191$700	1:192$100	24:691$400
Arcozelo	4:151$200	15:533$100	214$000	122$700	620$900
Avellar	22:436$950	6:165$200	715$300	236$250	76:582$800
Andrade Costa	7:927$250	1:953$700	224$400	116$500	11:409$000
Cavarú	6:322$150	2:986$800	417$600	63$500	7:217$900
Werneck	12:318$300	3:640$400	287$900	130$900	45:257$300
Santa Fé	2:807$200	1:732$600	192$400	40$600	371$500
Penha Longa	4:747$150	1:973$700	127$800	38$850	1:538$300
Chiador	8:568$450	7:894$700	121$100	71$100	2:844$600
Anta	11:946$950	13:089$300	73$600	169$700	2:973$800
Sapucaia	22:612$250	61:911$800	477$900	687$600	10:241$000
B. Constant	4:562$550	1:777$700	61$500	66$600	525$000
Teixeira Soares	1:868$200	361$900	—	56$000	110$300
Simplicio	7:589$600	2:758$700	229$600	39$500	346$800
Porto Novo	66:523$600	41:169$300	10:190$900	76$650	9:400$800
Morro Azul	9:520$400	965$300	108$700	141$300	1:089$700
Sacra Familia	13:044$950	1:434$700	180$700	281$500	661$100
Palmas	3:811$900	637$100	55$100	119$100	345$200
Triumpho	3:946$300	396$000	122$000	36$600	834$700
C. de Vassouras	72:223$950	6:107$600	161$800	428$500	20:815$100
Quirino	6:085$100	940$200	75$100	118$100	1:397$200
A transportar	42.697:040$675	7.834:577$400	2.608:198$700	57.542$500	13.832:451$500

Merc. a pagar	Rendas diversas	10 %	2 %	Total — 1933	Total — 1932
27.035:489$400	873:600$300	6 746:046$775	1 881:891$200	99 719:332$350	84 562:535$580
4:091$100	114$100	1:486$550	576$500	18:512$300	11:273$000
69:107$000	795$000	12:750$950	3:838$550	161:449$550	145:624$450
3:462$700	114$300	1:009$900	329$900	12:100$250	5:541$850
72:175$300	432$300	24:948$000	6:905$100	323:348$100	198:717$550
18:385$100	266$700	5:072$550	1:500$200	62:423$700	56:920$350
2:118$500	98$200	2:047$900	1:209$050	29:096$850	28:237$350
13:311$100	137$700	2:849$750	893$450	36:149$450	27:890$500
67:584$200	1:085$400	11:212$850	3:202$750	143:723$350	133:288$800
3:929$200	658$000	1:437$350	429$450	17:148$050	9:867$950
2:616$700	280$600	1:654$200	508$650	19:075$500	13:558$200
907$200	80$200	1:386$800	521$950	14:878$950	10:620$450
—	—	—	—	—	—
207:075$400	2:897$900	21:469$650	5:935$000	271:630$950	304:302$450
2:636$400	211$200	1:228$350	432$200	14:833$950	12:017$450
346:546$300	36:434$700	50:162$500	16:478$600	1.046:024$800	952:686$800
7:748$200	347$400	855$600	434$500	35:346$600	176:632$800
72$000	26$600	65$700	56$700	50:865$800	39:520$700
17:783$200	5:592$000	1:787$000	616$300	104:178$100	99:467$100
—	41$700	248$300	239$400	107:697$300	97:170$700
55:852$600	591$600	5:593$100	1:507$600	179:414$300	155:443$400
1:127$700	69$200	221$100	156$000	67:420$000	58:539$800
—	42$300	172$300	172$500	120:349$400	115:478$400
12:533$900	86$900	1:312$800	435$100	52:920$300	48:906$300
82:105$400	603$200	12:335$900	5:591$900	310:228$200	274:073$100
23:132$900	404$100	2:427$800	747$900	129:963$000	123:466$600
—	141$200	428$500	422$100	183:018$300	160:968$400
3:088$600	277$400	854$100	588$500	102:360$600	98:162$100
4:583$700	117$900	1:088$900	826$200	64:898$200	51:411$400
2:317$400	112$100	523$600	389$200	86:826$700	78:799$800
8:844$900	559$000	951$300	438$800	139:693$500	125:137$100
—	19$000	61$800	61$500	63:640$700	58:876$800
8:405$900	429$800	985$100	526$600	184:182$800	175:007$600
8:809$500	2:113$400	810$500	463$600	19:726$900	11:785$100
3:482$900	224$800	474$400	328$400	21:751$100	32:494$400
1:775$000	215$700	180$850	143$100	3:375$750	3:292$200
1:488$300	60$800	919$200	623$400	10:715$500	10:899$950
11:134$200	306$400	2:805$400	1:560$150	34:818$200	30:896$050
6:857$600	196$700	1:663$150	989$600	20:198$200	19:808$600
7:746$800	392$400	2:386$550	1:358$050	29:970$050	25:665$000
3:300$000	71$100	590$900	389$000	7:188$950	5:499$750
18:201$500	648$100	6:509$300	3:406$800	73:068$600	59:523$950
38:651$800	1:186$100	8:761$300	4:125$650	108:858$250	83:633$550
27:518$900	626$400	17:879$200	6:913$650	203:832$000	153:323$200
5:474$200	263$500	2:293$900	951$350	29:624$850	31:819$300
32:953$700	1:562$700	11:679$900	4:401$150	156:733$950	122:410$800
4:094$400	158$700	2:299$600	907$250	29:060$800	24:426$700
6:494$600	252$800	2:073$150	843$850	26:672$350	18:967$050
11:987$400	275$600	6:643$250	2:495$700	83:036$750	78:052$900
1:840$600	66$200	586$400	272$450	7:909$950	8:521$500
4:533$000	180$400	1:159$000	477$200	14:775$400	13:031$200
11:186$100	467$600	2:489$100	900$450	34:543$200	27:090$200
13:496$800	272$400	3:840$800	1:339$500	47:202$850	39:285$800
36:263$100	18:305$400	9:454$650	2:925$300	162:879$000	114:574$344
4:261$700	178$200	965$950	349$400	12:748$600	13:365$800
1:671$400	129$800	393$300	143$350	4:734$250	3:797$400
7:210$000	403$700	1:572$200	574$900	20:725$000	17:029$850
260:820$600	11:380$200	34:622$100	9:896$150	444:080$300	392:109$300
6:597$400	207$800	1:553$800	833$600	21:018$000	18:069$600
9:282$000	136$400	2:251$400	1:165$500	28:438$250	28:504$850
989$100	140$200	590$550	411$150	7:099$400	7:710$800
1:949$100	101$200	601$400	354$600	8:341$900	7:830$900
89:661$800	912$900	15:814$050	6:015$200	212:140$900	173:240$600
2:253$700	59$400	1:037$050	478$450	12:444$300	9:257$650
28.919:019$200	968:165$000	7.059:579$275	1.993:901$250	105.770:475$500	90.001:063$124

Continuação

ESTAÇÕES	Viajantes	Encommendas	Animaes	Telegrammas	Merc. pagas
Transporte	42.697:040$675	7.834:577$400	2.608:198$700	57:542$500	13.832:451$500
Esteves	4:248$850	17:055$000	193$200	59$000	1:813$000
Chacrinha	3:298$850	3:855$000	113$800	78$300	1:914$600
Valença	133:340$050	12:548$500	257$900	542$600	77:899$900
Santa Ignacia	3:255$750	1:569$100	69$800	86$200	586$700
Rio Bonito	8:380$100	16:305$100	104$200	167$500	1:312$500
Eng.º Alberto Furtado	13:590$600	22:675$900	629$900	253$100	11:161$400
Rio Preto	37:668$400	67:651$800	560$300	1:432$050	2:307$600
São Luiz	4:816$500	2:841$000	326$700	79$700	1:496$900
C. Cardoso	4:191$700	1:133$700	51$300	90$250	159$400
Monte Sinai	1:975$400	13$200	—	2$900	2$300
Santa Clara	6:688$900	23:218$600	238$800	137$300	350$900
Bento Gonçalves	5:124$850	1:413$500	1:053$100	62$900	135$200
Santa Rita de Jacutinga	18:974$200	21:065$400	136$700	476$700	804$400
Tabôas	5:844$300	2:253$100	96$700	139$300	743$300
Santa Thereza	16:431$900	9:384$500	186$400	109$800	4:242$500
C. do Funil	4:246$050	1:332$800	232$500	37$600	227$700
Porto das Flores	17:610$300	32:545$000	619$400	507$500	2:618$600
Santa Rosa	4:034$300	1:784$500	82$400	168$800	381$000
Tres Ilhas	10:764$450	5:121$100	452$500	96$900	834$400
Campo Alegre	3:610$700	463$200	74$400	26$100	118$700
Oliveira Fortes	12:848$050	54:340$500	465$300	293$600	201$200
Paiva	9:604$450	4:819$200	116$800	117$100	325$700
Santa Amelia	3:211$200	2:411$800	283$300	25$850	25$500
Mercês	29:672$400	85:344$300	1:981$400	656$800	4:129$300
Hargreaves	23:675$100	2:065$900	25$000	143$150	2:345$500
Rodrigo Silva	10:490$150	851$800	14$200	215$300	578$100
Tripuhy	3:493$500	163$600	15$500	17$900	1:751$600
Ouro Preto	145:843$800	16:121$000	358$600	529$100	4:551$400
Victorino Dias	1:950$050	286$200	3$700	47$900	10:206$600
Passagem	16:142$250	3:455$300	14$000	414$950	1:027$900
Marianna	73:395$700	6:072$600	213$600	274$900	2:707$200
D. Silveira	4:476$500	448$200	55$500	29$600	70$300
Ribeirão do Carmo	11:600$250	1:018$600	25$600	203$800	2:034$300
Lavras Velhas	2:820$100	168$600	25$000	175$500	4:967$700
Edgard Werneck	12:921$150	2:429$600	923$600	212$750	469$200
Acayaca	9:389$700	2:448$500	154$800	144$200	495$400
Crasto	6:847$950	973$900	561$400	57$700	112$700
Felippe dos Santos	9:313$850	720$300	698$500	93$700	333$300
Itá	9:842$450	990$300	354$800	42$600	714$400
Ponte Nova	144:039$350	8:446$600	428$100	142$600	1:883$000
Siderurgica	7:999$550	2:197$300	9$700	592$900	34:717$000
Cuyabá	9:231$300	538$900	5$800	94$800	55$000
Caethé	21:046$100	3:758$100	594$100	243$700	4:749$500
João Vasconcellos	5:323$600	628$300	58$300	89$500	463$900
Gongo Socco	2:931$350	199$400	37$700	126$300	223$600
Morro Grande	14:216$100	2:247$200	78$700	381$100	16:361$000
São Bento	8:776$550	631$300	15$700	123$000	6:234$600
Santa Barbara	68:515$900	10:518$700	6:753$200	142$700	2:284$100
Marzagão	19:205$300	1:421$500	112$000	599$100	1:989$500
Caetano Furquim	736$100	23$400	—	2$000	—
Horto Florestal	23:731$050	1:689$900	72$700	172$000	778$000
Arrudas	18:831$900	4:039$200	364$900	162$650	45:458$900
Bello Horizonte	2.153:889$450	297:852$700	3:467$500	2:580$300	161:698$100
Roça do Brejo	2:740$250	227$800	3$100	17$700	26$100
Santo Hyppolito	12:305$600	3:115$800	23:322$300	538$300	173$100
Monjollos	10:506$100	1:277$400	136$900	487$500	394$100
Rodeador	6:275$650	629$200	444$700	253$200	127$300
Conselheiro Matta	7:622$650	1:086$100	57$100	470$650	43$100
Barão de Guayeuhy	11:588$600	2:560$300	114$700	643$700	101$900
Guinda	—	—	—	—	—
Diamantina	93:692$050	19:166$300	594$300	246$400	7:919$500
Contria	8:495$100	2:277$000	41:999$100	418$400	1:937$700
Beltrão	3:673$000	1:178$100	8:088$400	150$700	175$700
A transportar	46.058:048$025	8.629:648$100	2.706:728$300	74:472$600	14.266:404$500

Merc. a pagar	Rendas diversas	10 %	2 %	Total — 1933	Total — 1932
28.919:019$200	968:165$000	7.059:579$275	1.993:901$250	105.770:475$500	90.001:063$124
3:229$300	531$200	1:549$900	635$350	29:314$800	28:865$450
7:356$100	134$300	1:231$250	443$450	18:425$650	13:387$900
280:795$200	5:140$000	42:099$700	12:627$300	565:251$150	454:048$100
2:457$500	54$900	731$850	345$050	9:156$850	9:296$650
7:257$000	149$200	3:050$700	1:120$000	37:846$300	34:161$900
20:225$300	148$500	5:794$250	1:934$850	76:413$800	73:111$350
60:604$000	486$500	14:903$000	4:238$000	189:851$650	153:195$850
9:098$800	187$000	1:646$700	597$450	21:090$750	19:628$850
2:771$100	112$100	888$050	293$450	9:691$050	7:417$950
—	1$100	271$600	192$300	2:458$800	153$600
7:796$000	93$300	3:355$750	1:063$350	42:942$900	39:307$200
1:105$300	41$700	753$600	268$100	9:958$250	9:043$200
39:042$700	595$200	6:808$050	2:097$950	90:001$300	81:142$100
3:797$400	112$500	1:149$200	518$950	14:654$750	13:308$300
26:151$100	638$900	4:612$900	1:599$050	63:357$050	56:305$000
2:701$200	103$400	672$650	300$400	9:854$300	6:270$100
20:657$100	336$700	6:426$800	2:090$450	83:411$850	62:075$550
4:195$700	97$100	856$450	321$950	11:922$200	10:719$700
13:150$500	259$700	2:535$250	929$700	34:144$500	36:967$550
1:392$600	58$800	536$150	301$600	6:582$250	7:073$350
13:398$200	309$800	7:517$450	2:003$000	91:377$100	65:537$650
10:345$500	153$900	2:261$300	782$550	28:526$500	24:516$750
2:668$800	68$000	799$250	262$200	9:755$900	7:257$650
85:259$500	825$200	18:016$650	5:210$400	231:095$950	208:108$850
57:849$500	1:078$600	7:517$400	2:209$000	96:909$150	78:352$700
6:320$900	811$500	1:680$050	627$150	21:589$150	20:826$900
818$300	112$600	591$000	232$550	7:196$550	5:231$900
287:330$600	6:627$500	39:806$700	11:424$100	512:592$800	378:908$250
19:830$400	45$500	2:808$350	829$650	36:008$350	54:323$600
75:998$400	496$300	8:525$850	2:462$950	108:537$900	73:881$200
82:332$600	1:029$400	14:970$300	4:708$650	185:704$950	151:334$250
3:234$600	109$900	733$100	344$650	9:502$350	8:386$500
8:545$300	793$300	2:077$500	741$600	27:040$250	15:678$100
1:379$500	1:515$400	835$500	305$600	12:192$900	6:345$750
5:376$700	149$200	2:084$700	697$600	25:164$500	14:748$200
5:225$600	37$900	1:674$300	556$700	20:127$100	14:691$300
6:297$100	87$600	1:323$250	520$650	16:782$250	12:076$950
4:539$200	184$700	1:480$350	515$050	17:878$950	13:685$600
3:396$600	80$800	1:486$700	499$650	17:408$300	10:849$500
130:200$100	894$600	26:423$900	6:871$500	319:329$750	253:410$200
801:701$100	2:301$900	76:427$850	19:248$950	945:196$250	970:779$900
4:599$100	74$700	1:532$550	824$800	16:956$950	13:982$150
153:218$600	2:262$000	14:619$450	4:269$700	204:761$250	145:611$300
3:011$100	778$700	888$600	312$650	11:554$650	8:454$100
838$000	120$500	405$700	155$400	5:037$950	3:438$450
39:150$200	528$900	6:172$500	4:926$000	84:061$700	43:155$250
4:084$800	158$800	1:906$850	644$650	22:576$250	16:485$950
341:183$300	2:558$200	36:361$750	10:533$750	478:851$600	433:842$800
132:130$000	206$700	12:233$700	3:080$150	170:977$950	89:526$100
200$400	1$000	22$300	6$500	991$700	—
10:252$100	503$600	1:221$950	381$500	38:802$800	30:731$950
62:642$600	778$000	10:203$300	2:422$000	144:903$450	119:147$950
4.867:161$800	89:527$900	678:676$200	169:283$500	8.424:137$450	7.023:591$350
179$600	15$400	335$500	108$450	3:653$900	1:840$450
19:035$600	396$000	5:314$650	1:560$950	65:762$300	74:559$450
11:955$700	307$700	2:323$750	726$800	28:115$950	26:111$550
3:771$000	167$900	994$600	371$800	13:035$350	9:221$400
4:833$500	71$000	1:240$350	391$800	15:816$250	12:747$700
102:541$100	349$900	10:241$750	2:562$550	130:704$500	79:427$550
—	—	—	—	—	—
447:214$900	1:138$400	50:523$550	10:057$350	630:552$750	540:294$650
9:376$600	212$800	4:959$950	1:800$100	71:476$750	53:248$950
2:274$500	61$400	1:470$200	392$800	17:464$800	7:352$350
37.564:506$100	1.095:380$200	8.220:243$675	2.301:687$300	120.417:018$800	102.138:245$874

Fim

ESTAÇÕES	Viajantes	Encommendas	Animaes	Telegrammas	Merc. pagas
Transporte	46 058:048$025	8 629:648$100	2 706:728$300	74:472$600	14.236:404$500
Lassance	11:263$750	1:908$400	25:334$700	278$450	385$500
Porto Faria	4:574$150	647$000	165$800	126$700	358$700
Varzea da Palma	9:917$400	2:132$500	64:202$300	219$200	1:724$300
Buritys	2:096$550	174$400	39$800	21$350	50$900
Pirapora	94:900$600	43:058$800	50:793$900	435$800	18:884$500
Três Barras	—	—	—	—	—
Eden	3:023$400	37$100	—	9$800	3$000
Rialto	5:181$000	8:211$300	129$900	48$850	976$800
Bananal	16:195$800	47:504$400	182$600	618$000	544$300
Francisco Sá	205:501$700	43:141$100	349$100	8$300	8:328$300
Inhauma	61:389$700	1:725$200	20$200	—	681$400
Vicente de Carvalho	64:621$200	1:039$300	92$300	3$100	179$800
Irajá	154:350$800	2:259$200	4$200	18$500	610$400
Collegio	110:241$600	1:062$900	11$300	20$000	663$700
Areal	34:751$100	416$500	30$000	—	2$300
Acary	17:298$700	170$000	6$500	—	375$000
Villa Rosaly	85:738$100	1:952$000	52$400	38$800	1:239$500
Agostinho Porto	70:986$000	764$500	10$200	5$200	23$200
Coelho da Rocha	38:443$900	346$100	—	22$700	65$900
Belford Roxo	95:875$700	3:472$500	102$700	89$600	5:917$900
José Bulhões	8:008$100	1:265$800	19$800	9$300	4:739$500
Rio d'Ouro	1:493$100	246$300	5$800	29$400	345$100
Xerém	1:713$800	385$500	26$800	6$400	1:202$700
São Pedro	—	—	—	—	—
Tinguá	1:411$600	527$600	47$800	24$000	1:020$200
Engenho da Rainha	31:568$300	806$700	7$100	—	77$800
Triagem	24:397$900	1:478$500	44$000	—	40$500
Del Castillo	14:290$900	1:394$500	34$900	—	178$500
Pavuna	70:906$800	1:948$900	—	—	105$200
Magé	24:710$350	2:688$700	212$900	—	638$000
Porto Piedade	—	—	—	—	51$000
Augusto Vieira	4:685$000	102$600	—	—	3:604$200
Alcindo Guanabara	13:882$200	503$500	219$100	—	7:069$600
Soberbo	1:040$500	—	—	—	3$800
Alto Therezopolis	32:070$100	298$000	—	—	2$000
Varzea de Therezopolis	61:900$700	2:057$700	—	—	19$800
Somma	47.436:478$075	8.773:286$500	2.848:955$400	76:506$050	14.326:607$800
Importancia da renda a classificar	49:994$225	1.390:246$000	288:388$400	1:738$025	30:268$471
Somma	47 486:472$300	10.163:532$500	3.137:343$800	78:244$075	14.296:339$329
Importancia da renda arrecada pelas estradas em T. Mutuo	679:036$470	1.052:395$500	1.024:222$800	37:381$165	9.170:071$762
Importancia dos transportes por conta do Governo — Federal e Estaduaes	5 646:427$600	9.210:127$300	176:355$700	2:183$300	—
Somma	53.811:936$370	20.426:055$300	4.337:922$300	117:808$540	23.466:411$091
Percurso, aluguel, estadias, de vagões	—	—	—	—	—
Importancia dos ajustes pagos	—	—	—	—	—
Total	.....	.....	.....	.....	.....

Merc. a pagar	Rendas diversas	10 %	2 %	Total 1933	Total 1932
37 564:506$100	1 095:380$200	8.220:243$675	2.301:687$300	120.417:018$800	102.138:245$874
20:222$100	127$700	5:459$450	1:446$600	66:426$650	60:049$250
5:092$100	76$800	977$750	311$300	12:330$300	9:802$000
14:261$200	106$400	6:716$750	2:650$700	102:020$750	61:662$400
101$800	8$200	258$100	93$400	2:844$500	3:622$250
26:311$800	12:209$100	65:832$200	17:232$050	829:658$750	661:789$350
—	—	—	—		365$600
9$100	3$300	6$700	5$700	3:098$100	—
3:563$000	44$300	1:697$950	585$850	20:438$950	9:788$050
29:717$300	420$700	8:654$850	2:284$650	106:122$600	95:972$000
68:807$700	974$100	8:639$100	3:933$500	309:682$900	263:823$800
18:952$600	527$400	1:928$800	695$500	85:920$800	92:000$000
13:040$000	170$200	1:268$500	413$700	80:828$100	68:089$100
13:954$700	168$900	1:596$900	735$600	173:699$200	158:100$300
1:370$700	16$800	331$700	215$100	113:933$800	106:427$500
16$800	44$900	80$900	80$300	35:422$800	31:398$600
2:121$500	53$600	198$000	90$700	20:314$900	17:916$800
8:116$600	317$600	980$500	473$300	98:908$800	75:860$600
1:277$700	81$000	195$400	137$600	73:480$800	56:884$500
721$400	48$300	104$800	70$700	39:823$800	35:870$650
4:404$800	377$600	1:221$400	709$300	112:171$500	101:001$900
3:513$000	175$500	748$900	385$500	18:865$400	18:894$280
239$600	22$400	53$700	29$700	2:465$100	2:617$800
3:388$700	185$000	293$700	152$200	7:354$800	6:282$700
—	—	—	—		3:092$100
776$000	97$400	176$900	120$100	4:201$600	5:630$600
193$700	28$100	114$000	83$300	32:879$000	31:999$400
7:748$200	347$400	855$600	434$500	35:346$600	26:175$000
66:125$400	329$200	5:457$700	1:685$800	89:406$900	87:390$000
552$900	95$300	354$700	288$600	74:252$400	68:409$400
1:141$600	194$500	3:498$750	1:283$050	34:367$850	32:894$225
1:915$000	366$800	183$800	46$300	2:562$900	3:102$400
423$700	251$600	930$100	408$250	10:495$450	10:427$350
5:463$500	4:204$600	2:898$700	1:139$850	35:372$050	34:095$550
14$400	23$300	120$350	67$900	1:269$800	749$050
3:494$000	981$100	3:669$550	963$950	41:478$700	37:994$000
7:514$500	2:093$400	7:604$200	1:904$250	83:094$550	69:337$450
37.899:073$200	1.120:552$700	8.353:254$075	2.342:846$100	123.177:559$900	104.587:756$900
—	1:818$300	530:473$425	136:152$175	2.368:542$079	—
37.899:073$200	1.122:371$000	8.883:727$500	2.478:998$275	125.546:101$979	—
—	—	824:222$800	214:955$600	13.002:286$097	—
4.429:031$000	3.833:339$800	457:791$800	107:105$600	23.862:362$100	—
42.328:104$200	4.955:710$800	10.165:742$100	2.801:059$475	162.410:750$176	—
—	—	—	—	585:949$500	—
—	—	—	—	3.051:919$689	—
.....	.....	.....	.....	166.048:619$365	

RELAÇÃO DOS DESPACHOS EFFECTUADOS EM TRAFEGO PROPRIO, POR ESTAÇÃO E POR VERBA, EM 1933

ESTAÇÕES	Encommendas	MERCADORIAS		Animaes	TOTAES	
		Pagas	A pagar		1933	1932
D. Pedro II	148.064	—	—	331	148.395	493.100
Maritima	6.107	39.199	23.036	6	68.348	51.405
S. Diogo	19.230	18.857	5.291	381	43.759	45.154
Alfredo Maia	38.434	7.591	3.785	99	49.909	51.578
Agencia Honorio	5.613	1.271	—	—	6.884	8.435
» Pestana	6.328	1.135	—	—	7.463	7.791
» Central	3.591	589	—	—	4.180	5.180
» Transporte e Carruagens	2.090	556	—	—	2.646	3.176
» Expresso Federal	1.517	905	—	—	2.422	1.764
Lauro Muller	2.506	—	—	—	2.506	2.355
S. Christovão	2.402	683	—	7	3.092	3.047
Mangueira	1.479	—	47	—	1.526	1.421
São Francisco Xavier	1.627	—	1	—	1.628	1.737
Rocha	600	—	—	—	600	647
Riachuelo	1.250	—	1	—	1.251	1.243
Sampaio	687	—	—	—	687	571
Engenho Novo	4.804	1.128	1.954	92	7.978	6.359
Meyer	3.093	—	1	—	3.094	2.259
Todos os Santos	1.827	—	—	—	1.827	1.687
Engenho de Dentro	4.248	610	968	—	5.826	5.774
Encantado	1.566	—	—	—	1.566	1.639
Piedade	1.666	—	69	—	1.735	2.358
Quintino Bocayuva	1.993	247	526	—	2.766	4.062
Cascadura	9.596	1.279	1.015	15	11.905	9.040
Madureira	20.207	—	1	—	20.208	19.548
D. Clara	805	6	—	—	811	673
Oswaldo Cruz	4.101	371	691	2	5.165	6.356
Bento Ribeiro	3.244	197	290	12	3.743	3.448
Marechal Hermes	1.973	241	224	3	2.441	2.372
Deodoro	3.646	782	204	130	4.762	5.221
Villa Militar	809	92	146	56	1.103	1.306
Realengo	3.597	170	545	50	4.362	5.398
Bangú	11.345	544	1.215	19	13.123	15.551
Senador Camará	642	10	55	19	726	1.144
Santissimo	2.364	84	113	16	2.577	1.748
Senador Vasconcellos	1.082	302	77	6	1.467	1.328
Campo Grande	13.641	1.934	1.507	131	17.213	17.511
Inhoahyba	604	183	69	13	869	1.110
Kosmos	310	57	61	20	448	536
Paciencia	757	186	66	14	1.023	1.026
Santa Cruz	6.245	589	617	123	7.574	6.880
Locomoção	—	755	—	—	755	1.466
Matadouro	4.995	3.020	205	29	8.249	11.715
Itaguahy	1.493	2.486	910	50	4.939	4.822
Corôa Grande	1.195	209	663	11	2.078	2.382
Itacurussá	2.411	468	1.290	17	4.186	3.662
Muriquy	—	—	—	—	—	287
Ibicuhy	111	68	122	6	307	318
Mangaratiba	3.274	1.351	3.679	35	8.339	6.733
Ricardo de Albuquerque	650	90	397	7	1.144	993
Anchieta	1.791	215	368	11	2.385	1.874
Nilopolis	5.137	1.404	1.199	54	7.794	8.009
Mesquita	652	776	399	11	1.838	1.938
Nova Iguassú	7.439	2.383	1.872	56	11.750	12.751
Morro Agudo	3.151	775	761	15	4.702	4.091
Austin	2.919	349	895	23	4.186	5.169
Queimados	3.582	421	1.823	40	5.866	3.060
Belém	2.165	1.386	1.248	93	4.892	5.512
Lages	32	9	19	—	60	347
Paracamby	3.121	1.055	2.874	171	7.221	7.009
Guedes da Costa	16	—	—	2	18	21
Mario Bello	469	—	59	20	548	918
A transportar	390.293	97.018	61.358	2.196	556.877	886.015

CONTINUAÇÃO

ESTAÇÕES	Encommendas	MERCADORIAS		Animaes	TOTAES	
		Pagas	A pagar		1933	1932
Transporte	390.293	97.018	61.358	2.196	556.877	886.015
Serra	518	20	147	7	692	764
Scheid	79	2	5	—	86	106
Palmeiras	213	581	185	6	985	1.011
Paulo de Frontin	2.878	416	2.457	22	5.773	5.956
Humberto Antunes	1.924	242	444	7	2.617	4.119
Engenheiro Nery Ferreira	3.377	—	—	18	3.395	2.533
Mendes	512	4.055	3.399	134	8.100	8.609
Martins Costa	550	18	163	11	742	1.105
Morsing	2.526	71	555	8	3.160	3.179
Sant-Anna	1.599	774	1.157	85	3.615	4.136
Barra do Pirahy	18.912	2.528	7.449	133	29.022	30.469
Cabuçú (ramal de Austin)	—	42	175	—	217	281
União	51	—	2	—	53	1.163
Vargem Alegre	2.207	93	1.119	38	3.457	3.863
Pinheiro	3.876	208	1.530	97	5.711	4.542
Rademaker	1.288	74	131	38	1.531	1.259
Volta Redonda	2.682	90	861	49	3.682	3.176
Barra Mansa	7.810	588	4.623	180	13.201	12.258
Saudade	1.328	94	269	30	1.721	1.284
Pombal	1.655	114	341	38	2.148	1.954
Floriano	3.509	662	1.639	68	5.878	5.073
Bulhões	1.958	45	266	11	2.280	1.839
Oliveira Botelho	—	—	—	—	—	104
Rezende	7.717	1.499	5.461	110	14.787	13.000
Marechal Jardim	198	96	75	—	369	381
Barão Homem de Mello	2.890	88	1.456	42	4.476	3.999
Itatiaya	713	92	230	57	1.092	711
Engenheiro Passos	902	104	1.679	28	2.713	1.929
Engenheiro Bianor	74	9	22	1	106	76
Queluz	3.330	168	4.456	55	8.009	6.093
Villa Queimada	451	38	74	13	576	574
Lavrinhas	2.083	441	676	51	3.251	2.097
Cruzeiro	8.282	1.393	7.848	333	17.856	14.935
Embahú	374	60	14	98	546	172
Cachoeira	2.928	216	2.851	238	6.233	4.926
Cannas	84	8	19	8	119	91
Lorena	6.150	1.048	2.553	89	9.840	7.839
Engenheiro Neiva	28	—	2	—	30	47
Guaratinguetá	5.787	924	4.175	500	11.386	9.737
Coronel Barreiros	452	—	42	8	502	293
Rodrigues Alves	873	—	611	26	1.510	1.773
Piquete	—	101	—	—	101	—
Rialto	1.928	51	356	19	2.354	1.034
Bananal	2.389	51	1.274	7	3.721	3.863
Tres Barras	—	—	—	—	—	15
Inspector Octalicio	9	411	—	—	420	574
Apparecida	684	187	652	17	1.540	654
Roseira	4.058	117	483	54	4.712	609
Moreira Cesar	674	424	292	7	1.397	282
Pindamonhagaba	5.021	2.055	3.095	169	10.340	4.196
Tremembé	1.506	786	280	28	2.600	1.086
Taubaté	7.533	1.846	3.885	45	13.309	5.334
Quiririm	712	68	132	3	915	214
Engenheiro Sá e Silva	381	1	5	—	387	7
Caçapava	4.007	867	1.465	36	6.375	2.162
Eugenio de Mello	216	405	237	2	860	523
Engenheiro M. Guimarães	29	11	55	1	96	55
S. José dos Campos	2.921	591	1.943	62	5.517	2.380
Limoeiro	99	129	76	3	307	205
Jacarehy	4.341	1.013	2.293	138	7.785	3.026
Bom Jesús	228	1.602	145	14	1.989	2.177
S. Silvrestre	53	1.575	29	12	1.669	1.557
Guararema	596	2.100	246	22	2.964	1.660
Luiz Carlos	120	1.620	35	6	1.781	1.493
A transportar	531.978	129.930	137.497	5.478	803.471	1.086.577

Continuação

ESTAÇÕES	Encommendas	MERCADORIAS		Animaes	TOTAES	
		Pagas	A pagar		1933	1932
Transporte	531.978	129.930	137.497	5.478	803.471	1.086.577
Sabauna	2.357	2.666	214	13	5.250	2.297
Cesar de Souza	117	402	55	—	574	312
Mogy das Cruzes	14.320	2.732	903	54	18.009	2.644
Santo Angelo	624	16	57	—	697	54
Suzano	6.118	633	185	27	6.963	460
Calmon Vianna	112	—	4	—	116	10
Poá	7 329	50	92	39	7.510	140
Ferraz de Vasconcellos	1.412	36	61	13	1.522	1.666
Carvalho de Araujo	943	19	115	30	1.107	1.514
Quinze de Novembro	347	3	28	6	384	215
Itaquera	3.173	15	71	29	3.288	2.334
Engenheiro Arthur Alvim	317	3	9	3	332	681
Villa Mathilde	1.412	22	63	17	1.514	1.140
Carlos de Campos	1.589	2.825	139	72	4.625	3.124
Norte	80.323	14.605	12.147	621	107.696	63.953
Agencia Pestana S. Paulo	6.258	448	—	—	6.706	4.766
Agencia Norte	16.871	243	—	—	17.114	21.636
4.ª Parada	1.508	—	—	24	1.532	914
5.ª Parada	443	—	—	—	443	391
Ypiranga	819	347	409	25	1.600	1.382
Demetrio Ribeiro	784	587	184	7	1.562	1.676
Barão de Vassouras	4.311	257	827	21	5.416	6.340
Juparanã	2.151	2.412	1.176	70	5.809	5.538
Teixeira Leite	1.533	375	124	12	2.044	1.871
Sebastião Lacerda	2.888	909	874	31	4.702	4.055
Alliança	1.561	2 166	867	19	4.613	4.707
Casal	888	1.038	102	10	2.038	1.456
Carlos Niemeyer	180	1 185	5	4	1.374	1.493
Andrade Pinto	2.540	2.875	1.234	28	6.677	5.838
Engenheiro Vieira Cortez	1.311	439	463	29	2.242	2 163
Parahyba do Sul	8.069	2.214	1.741	83	12.107	11.635
Barão de Angra	651	101	321	4	1.077	826
Entre Rios	11.969	842	2.604	57	15.472	14.855
Fernandes Pinheiro	366	107	34	6	513	346
Serraria	2.638	278	635	52	3.603	3.303
Souza Aguiar	1.002	48	178	11	1.239	1.520
Parahybuna	927	182	448	16	1.573	1.522
Affonso Arinos	9.774	219	716	30	10.739	8.463
Sobragy	3.029	93	956	73	4.151	3.775
Cotegipe	2.073	29	291	21	2.414	2.164
Mathias Barbosa	4.115	31	445	23	4.614	4.581
Cedofeita	3.082	14	78	11	3.185	2.441
Retiro	1.706	63	301	27	2 097	2.010
Juiz de Fóra	23.384	2.406	12.246	89	38.125	36.719
Mariano Procopio	3.491	931	1.685	50	6.157	6 272
Francisco Bernardino	2.405	334	237	45	3.021	1.427
Bemfica	3.337	65	96	46	3.544	5.720
Igreginha	579	48	201	28	856	931
Penido	1.580	63	436	42	2.121	2 201
Engenheiro Valladares	5.324	239	1.167	82	6.812	6.262
Orvalho	1.032	171	553	74	1.830	1.865
Manejo	412	51	121	12	596	1.098
Lima Duarte	3.821	487	3.467	82	7.857	8.511
Dias Tavares	2.183	101	8	20	2.312	2.402
Chapeu d'Uvas	2.614	35	322	96	3.067	3.175
Ewbank da Camara	6.136	531	1.197	27	7.891	6.911
S Macedo	438	—	—	—	438	605
Santos Dumont	17.256	1.349	3.123	94	21.822	25 808
Campo Alegre	532	20	260	15	827	882
Oliveira Fortes	3.185	43	940	56	4.224	5.036
Paiva	1.861	79	731	13	2 684	2.885
Santa Amelia	1.059	9	103	20	1.191	677
Mercês	3.623	477	2.945	118	7.163	7.721
Mantiqueira	2.870	214	910	84	4.078	4.309
A transportar	830.611	179.112	197 401	8.159	1.214 500	1.419.600

Continuação

ESTAÇÕES	Encommendas	MERCADORIAS		Animaes	TOTAES	
		Pagas	A pagar		1933	1932
Transporte	830.611	179.112	197.401	8.159	1.214.500	1.419.600
Rocha Dias	109	19	13	20	161	236
João Ayres	3.662	88	565	68	4.383	4.293
Bôa Sorte	—	—	—	—	—	20
Sitio	6.352	543	953	159	8.007	6.377
Sá Fortes	821	210	76	12	1.119	1.382
Barbacena	8.080	958	6.518	56	15.612	14.940
Sanatorio	2.910	48	609	13	3.580	—
A. Vasconcellos	714	19	44	—	777	461
Bias Fortes	451	3	14	7	475	346
Ressaquinha	3.094	1.734	2.101	79	7.008	8.427
Hermillo Alves	538	75	249	21	883	775
Carandahy	4.333	601	1.905	49	6.888	9.503
Herculano Penna	68	9	1.043	8	1.128	730
Pedra do Sino	538	34	282	17	871	1.121
Christiano Ottoni	3.523	245	803	88	4.659	3.959
Buarque de Macedo	1.151	97	517	30	1.795	1.867
Lafayette	7.265	3.402	6.630	121	17.418	16.680
Gagé	359	24	75	3	461	558
Joaquim Murtinho	831	107	270	29	1.237	1.551
Congonhas do Campo	1.403	196	1.157	28	2.784	2.623
Engenheiro C. Lopes	677	91	309	43	1.120	1.079
João Ribeiro	3.009	685	2.169	118	5.981	6.469
Arrojado Lisbôa	320	76	86	13	495	426
Bello Valle	4.495	1.496	1.504	113	7.608	7.009
Moeda	1.344	773	486	19	2.622	2.846
Marinhos	448	131	239	50	868	1.040
Mello Franco	502	362	473	19	1.356	1.311
Brumadinho	2.059	802	1.480	33	4.374	4.893
Sarzedo	746	62	113	13	934	735
Ibiretê	596	57	112	11	776	855
Barreiros	80	100	38	5	223	172
Gameleira	—	—	—	—	—	—
Calafate	503	1.393	2.385	26	4.307	4.256
Fecho do Funil	223	302	113	19	657	731
Lobo Leite	749	171	484	18	1.422	1.337
Chrockatt de Sá	154	46	75	8	283	230
Burnier	847	161	625	20	1.653	1.564
Usina	—	—	—	—	—	3
Metallurgica	—	—	—	—	—	2
Hargreaves	561	292	1.143	7	2.003	1.942
Rodrigues Silva	589	61	445	1	1.096	1.125
Tripuhy	79	71	42	—	192	243
Ouro Preto	6.449	508	5.628	22	12.607	11.056
Victorino Dias	92	146	210	1	449	466
Passagem	339	37	965	2	1.343	1.025
Marianna	2.001	129	2.781	16	4.927	4.443
D. Silverio	281	11	355	11	658	515
Ribeirão Carmo	765	41	812	5	1.623	1.332
Lavras Velhas	77	55	149	6	287	238
Edgard Werneck	672	45	632	14	1.363	1.147
Acayaca	597	52	415	15	1.079	1.026
Crasto	385	15	423	13	836	640
Felippe Santos	405	49	472	25	951	1.062
Itá	363	101	316	27	807	839
Ponte Nova	1.728	335	2.747	14	4.824	4.554
Engenheiro Corrêa	1.922	429	401	24	2.776	3.251
Itabirito	3.423	734	3.285	31	7.473	7.065
Esperança	299	729	2.186	7	3.221	2.445
Aguiar Morcira	54	19	9	7	89	103
Rio Acima	1.584	183	1.212	29	3.008	2.236
Honorio Bicalho	715	18	192	32	957	487
Raposos	3.497	461	5.926	40	9.924	9.409
Sabará	4.063	527	1.967	68	6.625	6.002
Siderurgica	497	700	7.279	1	8.477	9.107
A transportar	926.019	199.980	271.436	9.943	1.407.850	1.600.765

Continuação

ESTAÇÕES	Encommendas	MERCADORIAS		Animaes	TOTAES	
		Pagas	A pagar		1933	1932
Transporte	926.019	199.980	271.436	9.943	1.407.850	1.600.765
Cuyabá	634	3	234	3	874	833
Visconde Caethé	1.155	111	1.932	28	3.226	3.546
João Vasconcellos	557	24	269	7	857	494
Gongo Socco	107	7	101	4	219	262
Morro Grande	517	153	1.159	7	1.836	1.146
São Bento	284	91	258	2	635	656
Santa Barbara	2.307	126	7.662	94	10.189	9.458
General Carneiro	741	219	427	14	1.401	1.056
Marzagão	539	51	571	9	1.170	843
Caetano Furquim	—	—	5	—	5	—
Horto Florestal	2.070	153	105	18	2.346	2.228
Arrudas	2.018	146	700	43	2.907	2.571
Bello Horizonte	16.546	4.064	44.522	164	65.296	81.983
Capitão Eduardo	173	173	81	2	429	384
S. Luzia R. Velhas	7.939	365	979	81	9.364	9.433
Ribeirão da Matta	625	37	29	10	701	694
Vespasiano	1.171	408	1.339	43	2.961	4.123
Nova Granja	995	23	57	9	1.084	785
Dr. Lund	1.509	22	196	25	1.752	1.397
Pedro Leopoldo	2.067	139	1.064	71	3.341	3.633
Mattosinhos	964	169	817	36	1.986	2.002
Peripery	748	31	386	46	1.211	1.446
Arcoverde	993	70	97	14	1.174	763
Prudente de Moraes	1.544	121	384	55	2.104	1.893
Sete Lagôas	8.639	607	4.864	117	14.227	11.605
Wenceslau Braz	101	55	8	1	165	146
Silva Xavier	811	42	449	26	1.328	1.055
Carvalho de Almeida	1.233	37	1.332	20	2.622	2.591
Araçá	1.598	70	1.286	191	3.145	2.912
Cordisburgo	1.679	65	852	102	2.698	2.843
Maquiné	498	8	126	39	671	571
Mascarenhas	414	40	398	40	892	705
G. da Silveira	122	39	144	35	340	499
Curvello	7.115	301	7.089	125	14.630	14.745
Tamboril	552	27	30	19	628	442
Osorio Almeida	410	3	209	11	633	575
Corintho	4.147	348	3.291	52	7.838	8.019
Roça do Brejo	163	2	26	1	192	144
Santo Hyppolito	882	210	1.127	45	2.264	2.026
Monjollos	684	504	808	16	2.012	1.403
Rodeador	301	102	383	6	792	714
Conselheiro Matta	557	9	424	11	1.001	804
Barão de Guaycuhy	581	7	966	13	1.567	1.229
Diamantina	2.789	228	6.430	26	9.473	8.213
Contria	1.148	50	681	98	1.977	1.631
Beltrão	536	14	156	18	724	540
Lassance	1.047	53	1.002	41	2.143	1.647
Porto Faria	449	17	255	14	735	721
Varzea da Palma	605	60	548	67	1.280	1.529
Buritys	122	24	27	8	181	196
Pirapora	2.936	688	4.677	57	8.358	7.903
Aporá	261	36	181	8	486	614
Francisco Sá	689	106	698	64	1.557	1.450
Curumatahy	203	32	222	5	462	310
Buenopolis	1.546	316	1.482	23	3.367	3.104
Joaquim Felicio	889	12	526	11	1.438	1.447
Cattoni	—	—	—	—	—	47
Bueno do Prado	213	11	324	30	578	613
Engenheiro Dolabella	116	573	91	16	796	268
G. Reunidas	616	498	469	19	1.602	1.696
Engenheiro Navarro	291	14	384	15	704	650
Bocayuva	1.518	272	1.741	32	3.563	3.669
Camillo Prates	34	5	32	3	74	57
P. e Albuquerque	218	25	568	11	822	717
A transportar	1.018.935	212.196	379.588	12.164	1.622.883	1.827.680

Continuação

ESTAÇÕES	Encommendas	MERCADORIAS		Animaes	TOTAES	
		Pagas	A pagar		1933	1932
Transporte	1.018.935	212.196	379.588	12.164	1.622.883	1.827.680
Juramento	148	34	414	58	654	504
Antonio Olyntho	—	—	—	—	—	15
Montes Claros	2.170	260	8.708	271	11.409	8.797
Triagem	3.452	385	615	37	4.489	2.374
Maria da Graça	443	—	3	—	446	99
Del Castillo	1.011	73	1.167	9	2.260	2.184
Cintra Vidal	1.827	—	—	6	1.833	342
Terra Nova	1.211	403	591	7	2.212	1.560
Thomaz Coelho	1.050	12	78	4	1.144	842
Cavalcante	1.889	—	1	1	1.891	280
Engenheiro Leal	914	155	193	8	1.270	624
Magno	25.688	5.512	969	21	32.190	17.405
Tury-Assú	2.505	144	343	12	3.004	2.789
Sapê	3.604	—	1	3	3.608	1.242
Honorio Gurgel	3.630	63	153	19	3.865	1.306
Costa Barros	4.786	6	106	10	4.908	1.243
Pavuna	3.252	39	179	7	3.477	1.191
S. João de Merity	1.705	29	349	4	2.087	1.001
Belford	419	—	—	3	422	327
S. Matheus	2.291	148	413	20	2.872	1.614
Rocha Sobrinho	227	4	254	7	492	338
Andrade Araujo	1.150	165	339	11	1.665	1.146
Carlos Sampaio	78	124	180	13	395	345
Paes Leme	645	318	127	12	1.102	1.152
Sertão	1.203	1.661	767	27	3.658	3.247
Bomfim	1.007	548	446	15	2.016	1.786
Vera Cruz	406	1.199	648	40	2.293	2.248
Conrado Niemeyer	711	54	276	7	1.048	785
Governador Portella	2.287	245	1.258	140	3.930	4.931
P. M. Pereira	1.533	869	2.399	32	4.833	4.419
Paty Alferes	3.437	2.229	1.577	30	7.273	7.973
Areozello	815	118	367	8	1.308	1.098
Avellar	2.274	9.667	1.999	43	13.983	12.569
Andrade Costa	1.129	1.833	395	25	3.382	3.096
Cavarú	1.495	675	386	16	2.572	1.126
Werneck	1.695	5.604	533	22	7.854	5.711
Eden	36	2	—	—	38	—
Monte Sinai	29	—	—	—	29	2
Santa Fé	970	49	132	24	1.175	1.145
Penha Longa	1.082	177	319	19	1.597	1.766
Chiador	1.660	255	775	10	2.700	2.579
Anta	2.182	414	1.006	9	3.611	3.367
Sapucaia	4.176	1.106	1.419	18	6.719	5.935
Benjamin Constant	762	88	215	4	1.069	1.052
Teixeira Soares	469	126	110	—	705	573
Simplicio	931	51	423	6	1.411	1.284
Porto Novo	3.583	512	5.941	54	10.090	12.265
Morro Azul	508	232	554	24	1.318	1.358
Saera Familia	1.315	121	732	33	2.201	2.230
Palmas	422	27	101	10	560	587
Triumpho	195	226	226	10	657	919
C. de Vassouras	2.650	628	2.660	26	5.964	5.818
Quirino	1.007	137	169	16	1.329	1.148
Esteves	1.448	219	217	8	1.892	1.694
Chaerinha	516	116	291	12	935	754
Valença	5.599	1.672	6.247	68	13.586	12.937
Santa Ignacia	857	44	132	9	1.042	255
Rio Bonito	3.742	93	477	12	4.324	553
Alberto Furtado	3.093	306	792	55	4.246	672
Rio Preto	7.176	250	2.592	44	10.062	2.840
S. Luiz	668	63	335	29	1.095	445
Coronel Cardoso	511	23	80	1	615	91
Santa Clara	1.156	183	300	27	1.666	441
B. Gonçalves	928	21	88	12	1.049	151
A transportar	1.148.693	251.913	432.155	13.652	1.846.613	1.988.250

FIM

ESTAÇÕES	Encommendas	MERCADORIAS		Animaes	TOTAES	
		Pagas	A pagar		1933	1932
Transporte	1.148.693	251.913	432.155	13.652	1.846.613	1.988.250
S. Rita Jacutinga	3.570	83	1.418	12	5.083	1.606
Tabôas	1.282	104	283	13	1.782	468
Santa Thereza	2.795	291	1.067	21	4.174	1.622
Cachoeira do Funil	775	31	180	28	1.014	138
Porto das Flores	5.847	284	1.175	68	7.374	1.458
Santa Rosa	720	37	181	10	948	329
Tres Ilhas	1.650	97	782	43	2.572	1.112
E. Carvalhaes	—	1	—	—	1	—
Francisco Sá	16.618	1.212	1.128	59	19.017	17.713
Inhaúma	1.781	167	497	11	2.456	2.455
Vicente de Carvalho	791	46	308	23	1.168	1.194
Irajá	2.799	119	317	2	3.237	2.847
Collegio	1.406	39	74	3	1.522	1.937
Acary	278	33	64	4	379	281
Villa Rosalv	2.219	279	451	14	2.963	2.607
A ostinho Porto	680	5	176	6	867	757
Coelho da Rocha	363	12	80	—	455	44[illegible]
Belford Roxo	3.437	348	311	22	4.118	3.55[illegible]
José Bulhões	1.850	150	427	4	2.431	2.18[illegible]
Rio d'Ouro	200	14	25	2	241	27[illegible]
São Pedro	—	—	—	—	—	51[illegible]
Xerém	224	128	354	8	714	67[illegible]
Tinguá	470	444	128	11	1.053	1.07[illegible]
Triagem	2.194	—	—	10	2.204	56[illegible]
Del Castillo	712	—	—	—	712	55[illegible]
Areal	702	1	2	6	711	65[illegible]
Pavuna	2.480	—	—	—	2.480	57[illegible]
Engenho da Rainha	614	15	28	3	660	76[illegible]
P. Miudinho	—	—	8	—	8	—
Magé	1.381	111	137	10	1.639	1.68[illegible]
Porto Piedade	—	1	48	—	49	5[illegible]
Augusto Vieira	40	121	49	—	210	29[illegible]
A. Guanabara	295	243	821	5	1.364	1.43[illegible]
Soberbo	—	—	1	—	1	[illegible]
Alto Therezopolis	100	3	90	—	193	17[illegible]
Varzea de Therezopolis	498	5	137	—	640	67[illegible]
Desvio Amaral	—	—	—	—	—	4
TOTAL	1.207.564	256.337	442.902	14.050	1.920.853	2.040.94[illegible]

Numero de despachos effectuados em Trafego Mutuo com a Central, comparativo com os dois ultimos annos

ESTRADAS, EMPREZAS E COMPANHIAS	MERCADORIAS PAGAS		ENCOMMENDAS		MERCADORIAS A PAGAR		ANIMAES		TOTAES		
	Entregues	Recebidas	Entregues	Recebidas	Entregues	Recebidas	Entregues	Recebidos	1931	1932	1933
E. F. Oeste de Minas	10.528	3.139	23.773	32.538	61.258	11.363	102	502	204.795	3·7.156	143.203
T. Leopoldina Railway C.	3.021	1.772	16.924	7.550	18.939	16.312	96	—	56.636	147.744	64.614
E. F. Sul de Minas	13.613	5.512	37.710	46.650	75.969	21.288	19	315	246.853	362.614	201.076
E. F. Victoria a Minas	45	70	—	107	—	20	—	—	226	292	242
Cia. Navegação Mineira	295	—	64	—	—	—	—	—	2.970	310	359
E. F. Paracatú	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. deNaveg. do Sapucahy.	118	—	117	229	—	1.3	—	—	—	1.045	637
E. F. Transpontana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34.449	—
Linha Fluvial	—	—	170	—	—	—	—	—	—	118	170
Viação. Rio São. Francisco.	41	23	5	—	—	139	—	—	1.676	8	208
Navegação do Rio Grande	439	3	117	8	—	379	—	—	—	1.314	946
Alem Tuyuty	228	—	503	94	—	417	—	—	—	45	1.252
Outras Estradas	7	37	877	105	11.158	61	—	—	—	849	12.245
E. F. Maricá	—	2	—	2	—	79	—	—	—	15	83
Cia. Mogyana	—	—	672	117	—	566	—	—	—	2.596	1.355
E. F. Therezopolis	314	—	—	—	—	—	—	—	181	3.922	314
C. S. Gonçalo do Sapucahy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33.744	—
TOTAES	28.649	10.558	80.942	87.400	167.324	50.797	217	817	513.337	976:221	426.704

Numeros de despachos effectuados em Trafego Directo com as Estradas Alem Norte, por intermedio da São Paulo Railway Company, comparativo com os dois ultimos annos

ESTRADAS	ENCOMMENDAS	MERCADORIAS		ANIMAES	TOTAL		
		PAGAS	A PAGAR		1931	1932	1933
Da Central	20.653	6.311	10.063	139	87$427	27$891	37$166
De A. Norte	19.972	—	11.197	644	57$607	31$178	31$813
TOTAL	40.625	6.311	21.260	783	145$034	59$069	68$979

Numero de despachos em trafego mutuo em transito pela Central, comparativo com os dois ultimos annos

ESTRADAS, EMPREZAS E COMPANHIAS	Encommendas	MERCADORIAS		Animaes	TOTAL		
		PAGAS	A PAGAR		1931	1932	1933
Alem Norte para E. F. Oeste de Minas	350	—	763	—	1.481	1.327	1.113
» E. F. Sul de Minas	819	—	1.753	—	3.233	1.990	2.572
» Leopoldina Railway	1.058	—	1.053	30	1.695	1.788	2.141
» E. F. Therezopolis	2	—	—	—	3	—	2
» E. F. Rio d'Ouro	—	—	—	—	—	—	—
» Empreza V. S. Francisco	—	—	9	—	—	23	9
» » Victoria Minas	27	—	30	—	—	44	57
» » S. Gonçalo Sapucahy	—	—	—	—	—	1.926	—
» » Trespontana	—	—	—	—	—	1.004	—
» » Machadense	—	—	—	—	—	1.276	—
» » Navegação Sapucahy	—	—	10	—	—	—	10
» » » Viação F. Sapucahy	—	—	4	—	—	—	4
» » » Navegação Rio Grande	—	—	4	—	—	—	4
» » » Este Brasileira	2	—	4	—	—	—	6
» » » Navegação Mineira	2	—	30	—	—	—	32
E. F. Oeste de Minas para E. F. Sul de Minas	1	—	—	—	4.154	—	1
» » » Alem Norte	—	—	1.048	—	2.529	1.224	1.048
» » » Leopoldina Railway	335	25	921	30	1.198	931	1.311
» » » E. F. Rio d'Ouro	—	—	—	—	—	—	—
» » » E. Viação R. S. Francisco	—	—	—	—	—	2	—
» » » E. Navegação Mineira	—	18	74	—	19	40	92
» » » Oeste (Ramal de Bananal)	—	—	—	—	42	—	—
» » » E. F. Therezopolis	—	—	10	—	—	1	10
» » » E. F. Victoria Minas	3	—	1	—	—	2	4
» » » » Viação S. Francisco	—	—	4	—	—	—	4
Sul de Minas E. F Oeste de Minas	4	2	14	—	4.077	15	20
» » » E. F. Paracatú	—	—	—	—	—	—	—
» » » Leopoldina Railway	541	106	1.308	57	1.558	3.495	2.012
» » » » E. F. Victoria a Minas	—	—	2	—	19	—	2
» » » » E. F. Therezopolis	15	—	37	—	7	—	52
» » » » E. F. Rio d'Ouro	—	—	—	—	—	—	—
» » » » Alem Norte	—	—	8.624	—	11.527	7.593	8.624
» » » » E. F. Rio S. Francisco	—	—	—	—	7	—	—
» » » » » E. Navegação Mineira	1	3	14	—	17	19	18
» » » » » E. F. Maricá	8	—	89	—	—	58	97
» Paracatú » Alem Norte	—	—	—	—	—	—	—
» » » » Leopoldina Railway	—	—	—	—	—	—	—
» » » » E. F. Sul de Minas	—	—	—	—	—	—	—
The Leopoldina Railway para E. F. Oeste de Minas	169	54	1.784	—	997	1.066	2.007
» » E. F. Sul de Minas	174	73	596	—	523	514	843
» » » E. F. Rio d'Ouro	—	—	—	—	—	—	—
» » » Alem Norte	—	—	1.424	—	363	1.948	1.424
» » » » E. F. Paracatú	—	—	—	—	—	1	—
» » » » E. Viação São Francisco	—	—	—	—	1	—	—
» » » » Machadense	—	—	—	—	—	36	—
» » » » Trespontana	—	—	—	—	—	15	—
» » » » Nav. Rio Grande	2	1	57	—	—	—	60
» » » » Nav. Mineira	—	—	4	—	—	—	4
» » » Nav. Rio Sapucahy	—	—	3	—	—	—	3
São Gonçalo Railway para Alem Norte	—	—	—	—	—	193	—
Nav. Sapucahy Leopoldina Railway	25	—	2	—	—	12	27
São Gonçalo Sapucahy » E. F. Sul de Minas	—	—	—	—	—	1	—
E. F. Therezopolis para E. F. Oeste de Minas	1	4	—	—	—	4	5
» » E. F. Sul de Minas	2	—	—	—	—	1	2
Mogyanna para Leopoldina Railway	—	—	—	—	—	1	—
Maricá E. F. Therezopolis	—	—	—	—	—	11	—
» » E F. Oeste de Minas	—	1	3	—	—	—	3
» » E. F. Sul de Minas	—	—	8	—	—	—	8
Nav. Mineira para E. F. Oeste de Minas	—	—	1	—	—	—	1
» » » E. F. Sul de Minas	—	—	1	—	—	—	1
	3.541	281	19.689	117	33.450	26.561	23.633

Movimento dos despachos a domicilio

MEZES	1932	1933
Janeiro	6:017$300	7:657$400
Fevereiro	5:409$300	6:0869900
Março	7:490$100	7:530$500
Abril	7:204$600	6:904$600
Maio	7:575$600	8:248$900
Junho	6:969$500	7:073$600
Julho	7:042$700	6:341$100
Agosto	5:907$100	5:810$000
Setembro	5:790$500	5:520$200
Outubro	6:187$000	6:151$100
Novembro	6:124$900	5:692$800
Dezembro	9:248$200	7:810$100
	80:966$800	80:827$200

TRANSPORTES DEBITADOS NOS EXERCICIOS DE 1931, 1932 E 1933

MINISTERIO DA VIAÇÃO

DISCRIMINAÇÃO	1931	1932	1933
Administração dos Correios em Minas Geraes — Diamantina	2:238$900	—	—
Administração dos Correios em Minas Geraes — Bello Horizonte	2:134$500	—	—
Administração dos Correios em Minas Geraes — Campanha	175$000	—	—
Administração dos Correios em São Paulo	4:039$400	—	—
Administração dos Correios em São Paulo — Rib.ão Preto	133$300	—	—
Administração dos Correios em Corumbá	804$800	—	—
Administração dos Correios no Estado do Rio de Janeiro	668$900	—	—
Directoria Geral dos Correios	13:350$400	—	—
Directoria Geral de Contabilidade	114$000	—	—
Directoria Geral do Expediente	214$500	1:864$600	—
Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Bello Horizonte	—	3:511$200	21:629$700
Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Botucatú	—	280$600	399$700
Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Campanha	—	1:540$800	480$500
Directoria Regional dos Correios e Telegraphos no Districto Federal	—	18:440$400	4:765$100
Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Diamantina	—	8:255$300	2:198$900
Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Goyaz	—	137$800	—
Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Juiz de Fóra	—	7:823$600	6:732$600
Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Minas Geraes	—	13:918$000	—
Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Ribeirão Preto	—	237$800	1:146$800
Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em São Paulo	—	10:337$300	47:624$200
Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Uberaba	—	420$800	208$900
Directoria Regional dos Correios e Telegraphos no Estado do Rio	—	5:920$800	11:002$300
Directoria de Estradas de Rodagem	—	1:117$000	—
Departamento dos Correios e Telegraphos	—	73:061$400	95:038$400
Departamento Nacional de Portos e Navegação	—	1:900$300	618$300
Estrada de Ferro Oeste de Minas	746:334$400	—	—
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	10:766$500	4:221$300	4:328$700
Estrada de Ferro de Goyaz	2:823$200	17:933$400	4:564$900
Estrada de Ferro Petrolina a Therezina	78$700	—	—
Estrada de Ferro São Paulo — Rio Grande	—	—	87$600
Estrada de Rodagem Rio — São Paulo	—	30$600	—
Gabinete do Ministro	1:067$800	1:587$000	—
Gabinete do Director	—	2:315$200	—
Inspectoria Federal das Estradas	25:042$600	15:052$900	12:114$600
Inspectoria Federal das Estradas — Commissão de Reparação das Estradas e Pontes na Zona de Operações Militares	—	6:167$000	—
Inspectoria Federal de Obras contra as Seccas	—	293$100	302$300
Inspectoria Federal de Portos Rios e Canaes	185$300	—	—
Inspectoria Federal de Navegação	133$300	—	—
Repartição Geral dos Telegraphos	135:263$300	—	—
TOTAES	945:568$800	196:368$200	213:243$500

MINISTERIO DO TRABALHO

DISCRIMINAÇÃO	1931	1932	1933
Conselho Nacional do Trabalho	146$600	3:325$800	891$100
Directoria Geral de Estatistica	133$300	—	—
Directria Geral do Expediente e Contabilidade	5:758$300	603$000	—
Directoria Geral de Contabilidade	—	312$100	2:042$700
Directoria Geral de Expediente	—	—	1:403$800
Directoria do Patrimonio Nacional	447$100	—	—
Departamento Nacional do Commercio	79$900		133$300
Departamento Nacional de Estatistica	115$300	1:554$100	145$300
Departamento Nacional do Trabalho	—	83$700	2:333$400
Gabinete do Ministro	130$000	—	3$400
Inspectoria do Serviço de Protecção aos Indios no Paraná — Sta. Catharina	346$500	—	—
Secção de Contabilidade	102$000	—	—
Serviço de Protecção aos Indios	549$300	—	—
Serviço de Povoamento	497:853$400	586:316$800	969:467$800
TOTAES	505:661$700	592:195$500	976:420$800

MINISTERIO DA AGRICULTURA

DISCRIMINAÇÃO	1931	1932	1933
Aprendizado Agricola de Barbacena	3:843$700	8:013$400	8:607$100
Conselho Nacional do Trabalho	412$800	—	—
Commissão de Abastecimento	11:519$900	—	—
Directoria Geral do Serviço de Industria Pastoril	70:809$500	68:422$400	15:029$400
Directorial Geral do Serviço de Industria Pastoril — Transporte de Reproductores	31:752$600	12:875$200	3:853$800
Directoria Geral de Estatistica e Publicidade	—	—	173$100
Directoria Geral de Agricultura	1:665$700	4:287$000	2:207$800
Directoria Geral de Contabilidade	1:898$300	8:861$500	137$500
Directoria de Plantas Texteis	—	—	31:795$600
Directoria do Ensino Agronomico	—	—	12:436$100
Directoria do Fomento da Producção Animal	—	—	65:089$600
Directoria Geral do Serviço de Industria Animal	—	—	705$400
Directoria Geral de Industria Animal	—	—	14:520$500
Directoria de Fomento e Defesa Agricola	—	—	10:351$800
Directoria de Fructicultura	—	—	7:454$800
Directoria do Serviço de Industria Animal	—	—	232$000
Directoria de Pesquizas Scientificas	—	—	331$100
Directoria do Expediente e Contabilidade	—	—	1:485$800
Directoria do Syndicalismo Cooperativista	—	—	2:616$300
Directoria de Defesa Sanitaria	—	—	2:286$100
Directoria de Defesa Sanitaria Animal	—	—	13:465$700
Directoria de Defesa e Organisação da Producção	—	—	4:405$600
Directoria do Expediente e Contabilidade—Para desconto	—	—	161$700
Directoria do Fomento Agricola	—	—	5:097$600
Directoria de Pesquizas Scientificas — Para desconto	—	—	61$000
Directoria de Aguas	—	—	147$600
Directoria de Caça e Pesca	—	—	551$600
Directoria de Defesa Sanitaria Vegetal	—	—	185$400
Directoria Geral de Contabilidade — Para desconto	—	—	180$700
Directoria Geral de Producção Animal	—	—	652$400
Directoria Geral de ProducçãoAnimal — Inspectoria Regional em Campo Grande	—	—	450$700
Directoria Geral de Producção Animal — Inspectoria Regional em Pedro Leopoldo	—	—	6:222$300
Directoria Geral de Producção Animal — Inspectoria Regional de Sericicultura em Barbacena	—	—	562$000
Directoria Geral de Producção Mineral	—	—	334$500
A Transportar	121:902$500	103:659$500	211:792$600

DISCRIMINAÇÃO	1931	1932	1933
Transporte	121:902$500	103:659$500	211:792$600
Directoria de Minas	—	—	6:071$900
Delegacia do Serviço de Industria Pastoril em São Paulo	5:267$500	4:310$200	4:089$600
Delegacia do Serviço de Industria Pastoril em Minas Geraes	—	3:015$900	5:014$400
Delegacia do Serviço de Industria Pastoril em Goyaz	386$300	223$800	107$400
Escola Superior de Agricultura e Medicina Veterinaria	14:448$400	19:575$500	25:701$200
Estação de Pomicultura de Deodoro	7:577$100	6:760$200	4:362$200
Estação de Monta de Juiz de Fora	127$800	—	—
Estação de Monta de Barbacena	249$900	536$000	220$000
Estação Sericicula de Barbacena	10:381$200	9:586$600	2:161$400
Estação Experimental de Trigo em Ponta Grossa	326$600	380$600	137$300
Estação Experimental de Combustiveis e Minerios	944$400	2:044$500	315$800
Estação Geral de Experimentação de Campos	—	3:424$800	26$800
Escola Agricola de Barbacena	—	—	2:515$300
Estação Biologica de Itatiaya	—	—	77$400
Estação Experimental de Pomologia em Deodoro	—	—	324$100
Fazenda Modelo de Criação em Pedro Leopoldo	9:592$900	16:328$200	3:824$200
Fazenda Modelo de Criação de Santa Monica	3:246$600	7:684$600	1:257$400
Fazenda Modelo de Criação de Ponta Grossa	—	—	447$700
Gabinete do Ministro	15:621$000	146$600	9:738$800
Inspectoria de Serviço de Protecção aos Indios em São Paulo	239$700	79$900	—
Inspectoria do Serviço de Protecção aos Indios no Paraná — Sta. Catharina	212$000	—	—
Inspectoria do Serviço de Protecção aos Indios no Espirito Santo, Bahia e Minas	—	345$300	585$700
Inspectoria dos Patronatos Agricolas	34:700$200	21:853$800	6:448$800
Inspectoria de Defesa Sanitaria Animal em São Paulo	—	—	3:072$200
Inspectoria de Defesa Sanitaria em São Paulo	—	—	10$700
Inspectoria Regional de Defesa Sanitaria Animal no Est. de Minas	—	—	3:566$500
Inspectoria de Plantas Texteis	—	—	1:891$000
Inspectoria Regional de Fiscalização de Productos de Origem Animal em São Paulo	—	—	565$200
Instituto de Chimica	$500	46$800	—
Instituto Biologico de Defesa Agricola	437$300	993$500	6$400
Instituto de Oleos	479$400	703$400	—
Instituto de Biologia Vegetal	—	—	1:233$300
Instituto de Technologia	—	—	372$800
Instituto Biologico Federal	—	—	1:348$100
Jardim Botanico	2.857$100	8:227$900	575$500
Observatorio Nacional	102$800	—	—
Posto Zootechnico Federal	6:145$700	8:007$500	16:532$900
Serviço de Inspecção e Fomento Agricolas	89:150$800	110:389$400	70:817$800
Serviço do Algodão	18:638$200	27:316$300	7:244$700
Serviço Geologico e Mineralogico do Brasil	46:041$000	16:572$200	13:392$600
Serviço de Meteorologia	4:901$600	5:624$400	6:863$300
Serviço Florestal	7:769$800	11:674$200	1:442$100
Secretaria de Estado	—	—	46$500
TOTAES	401:748$300	388:311$600	414:201$600

MINISTERIO DA FAZENDA

DISCRIMINAÇÃO	1931	1932	1933
Alfandega do Rio de Janeiro	305$500	148$700	—
Alfandega de Corumbá	—	208$000	—
Contadoria Central da Republica	4:578$000	3:883$700	3:356$800
Caixa de Amortização	2$000	—	—
Commissão Central de Compras	6$000	2:035$300	—
Directoria da Casa da Moeda	4.093:009$500	3.502:659$200	6.511:667$600
A Transportar	4.097:901$000	3.508:934$900	6.515:024$400

DISCRIMINAÇÃO	1931	1932	1933
Transporte	4.097:901$000	3.508:934$900	6.515:024$400
Directoria do Thesouro Nacional	35:355$800	20:734$700	37:816$800
Directoria do Patrimonio Nacional	232:584$700	221$800	383$600
Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em São Paulo	1.386:610$900	2.235:234$300	1.211:781$200
Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Minas Geraes	37:627$700	591:292$200	—
Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional no Rio de Janeiro	116$300	351$400	279$300
Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Bello Horizonte	550$300	—	96:690$000
Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Matto Grosso	52$000	—	—
Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Goyaz	633$200	1:395$900	—
Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional no Maranhão	—	—	157$400
Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional no Piauhy	—	—	575$200
Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional no Pará	—	—	193$400
Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional do R. G. do Norte	—	—	251$000
Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional no Amazonas e Acre	—	—	332$000
Delegacia Geral do Imposto Sobre a Renda	4:136$500	8:558$300	17:500$200
Delegacia Fiscal do Imposto de Consumo	—	1:000$800	—
Delegação do Tribunal de Contas em São Paulo	624$100	—	—
Gabinete do Ministro	3:086$400	—	2$600
Imprensa Nacional	466$500	11:150$600	9:556$500
Recebedoria do Districto Federal	—	3:858$000	62:372$200
Recebedoria Federal	—	—	262:101$800
Tribunal de Contas	4:239$100	166$000	648$500
TOTAES	5.803:984$600	6.382:898$900	8.215:666$100

MINISTERIO DA JUSTIÇA

DISCRIMINAÇÃO	1931	1932	1933
Commando da Policia Militar do Districto Federal	344$500	—	36$000
Commando da Policia Militar do Districto Federal — C. de Economias	1:156$900	104$000	—
Corpo de Bombeiros do Districto Federal	—	—	525$000
Colonia Correccional de Dois Rios	2:355$500	2:169$100	13:414$200
Departamento Nacional de Saude Publica — Secretaria Geral	30$500	—	—
Departamento Nacional de Saude Publica — Serviço de Febre Amarella	21$700	—	—
Departamento Nacional de Ensino	83$100	—	—
Directoria de Contabilidade	52$000	1:044$000	115$500
Directoria de Saneamento Rural do Estado de Minas Geraes	359$900	—	—
Escola de Minas de Ouro Preto	599$000	—	—
Gabinete do Ministro	3:577$400	1:248$500	—
Hospital D Pedro II	575$700	—	—
Instituto Ezequiel Dias	375$700	—	—
Instituto Oswaldo Cruz	93$200	—	—
Juizo Federal da Secção do Rio de Janeiro	179$400	149$000	451$900
Juizo Federal da Secção de Minas Geraes	2:468$200	4:557$600	6:671$000
Procuradoria do Tribunal Especial	203$000	—	—
Procuradoria da Republica no Estado do Rio	—	—	14$800
Palacio do Cattete	—	—	1:779$800
Gabinete do Chefe do Governo Provisorio	—	—	270$000
Secretaria da Presidencia da Republica	256$600	—	204$300
Secretaria da Policia do Districto Federal	19:675$300	94:653$300	130:049$200
Secretaria da Justiça e Negocios Interiores	101$500	—	—
Serviço de Saneamento Rural do Estado do Rio de Janeiro	29$800	—	—
Supremo Tribunal Federal	—	186$400	186$400
Tribunal Eleitoral	—	4:104$200	3:698$200
Tribunal Regional	—	—	1:102$400
TOTAES	32:538$900	108:216$100	158:518$700

MINISTERIO DA GUERRA

DISCRIMINAÇÃO	1931	1932	1933
Despesa do Ministerio	6.753:308$519	14.508:601$700	8.019:190$700
TOTAES	6.753:308$519	14.508:601$700	8.019:190$700

MINISTERIO DA EDUCAÇÃO E SAUDE PUBLICA

DISCRIMINAÇÃO	1931	1932	1933
Departamento Nacional de Saude Publica — Directoria de Saneamento Rural	—	20:986$500	42:850$000
Departamento Nacional de Saude Publica — Secretaria Geral	497$500	—	12$900
Departamento Nacional de Saude Publica — Directoria de Saneamento Rural no Estado do Rio de Janeiro	690$400	—	—
Departamento Nacional de Saude Publica — Serviço de Febre Amarella — Fundação Rokefeler	2:298$100	2:888$300	4:088$200
Departamento Nacional de Saude Publica — Serviço de Saneamento Rural no Estado do Rio de Janeiro	2:483$800	14:482$400	—
Departamento Nacional de Saude Publica — Directoria Geral	—	1:805$600	161$700
Departamento Nacional de Assistencia Publica	971$500	—	—
Departamento Nacional do Ensino	337$600	204$300	—
Directoria Geral de Contabilidade	1:361$900	3:630$900	10:698$000
Directoria de Defesa Sanitaria Maritima e Fluvial	328$400	—	—
Directoria Geral de Informações Estatistica e Divulgação	4$800	26$200	93$700
Directoria Geral	—	79$900	—
Directoria Geral de Informações e Estatistica	—	—	55$200
Directoria de Educação	—	—	3:179$800
Directoria Geral de Expediente	—	—	139$500
Directoria Geral de Estatistica	—	—	11$400
Escola de Minas de Ouro Preto	18:111$800	25:609$300	18:691$400
Faculdade de Direito	—	—	10:147$300
Gabinete do Ministro	17:325$100	4:137$400	195$500
Hospital de D. Pedro II	4:881$300	6:743$100	9:445$900
Instituto Oswaldo Cruz	13:664$500	11:562$700	15:455$300
Instituto Ezequiel Dias	1:945$300	1:984$800	2:680$100
Inspectoria de Aguas e Esgotos	550:592$600	118:506$424	45:693$600
Inspectoria de Ensino e Profissional Technico	582$300	1:378$200	1:106$300
Museu Nacional	15$800	99$800	35$800
Observatorio Nacional	43$800	186$100	1:110$200
Secretaria de Estado	2.845$900	3:942$300	4:709$700
Superintendencia do Ensino Commercial	—	2:830$000	14:978$600
Serviço de Saneamento Rural no Estado do Rio de Janeiro	688$600	—	—
Serviço de Febre Amarella — Rochfound	7$800	—	—
TOTAES	619:678$800	221:084$224	185:540$100

MINISTERIO DA MARINHA

DISCRIMINAÇÃO	1931	1932	1933
Arsenal de Marinha de Matto Grosso	7:192$100	10:643$300	14:621$900
Base Naval de Paraty	—	1:875$000	—
Batalhão Naval	176$000	—	—
Capitania dos Portos do Estado de Minas Geraes	1:966$600	2:977$100	3:083$100
Capitania dos Portos do Estado de São Paulo	198$900		114$700
A Transportar	9:533$600	15:495$400	17:819$700

DISCRIMINAÇÃO	1931	1932	1933
Transporte	9:553$600	13:495$400	17:519$700
Capitania dos Portos do Estado do Paraná	—	—	407$300
Centro de Aviação Naval.	933$200	—	—
Directoria do Expediente.	24:825$400	21:888$400	89:656$200
Deposito Naval do Rio de Janeiro.	1:206$400	675$100	430$100
Escola de Grumetes e Aprendizes de Marinheiros.	158$600	596$800	1.008$200
Gabinete do Ministro	—	83$800	278$000
Imprensa Naval.	—	258$800	—
Laboratorio e Deposito do Material Sanitario Naval	—	6$900	—
Regimento Naval.	23:611$600	—	—
TOTAES.	62:129$800	38:774$000	109:343$400

MINISTERIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

DISCRIMINAÇÃO	1931	1932	1933
Despesas do Ministerio.	68:051$300	5:896$000	18:537$800
TOTAL	68:051$300	5:896$000	18:537$800

TRANSPORTES REQUISITADOS E PAGOS PELOS ESTADOS E PREFEITURA DO D. FEDERAL COMPARATIVOS COM OS DOIS ULTIMOS ANNOS

DISCRIMINAÇÃO	1931	1932	1933
Estado de Minas Geraes.	918:533$900	1 732:567$200	1 632:572$000
Estado de São Paulo.	1 404:592$300	1 488:034$100	3 520:107$400
Estado do Rio de Janeiro.	98:002$700	6.979$800	127:008$600
Estado do Espirito Santo.	6$700	183$700	—
Estado de Goyaz.	8:599$100	1:510$700	20$000
Estado de Matto Grosso.	4:050$800	—	—
Estado do Rio Grande do Sul.	265$200	344$400	—
Prefeitura do Districto Federal	430$700	—	13:076$000
TOTAL.	2 334:481$400	3 229.839$900	5 292:784$900

MOVIMENTO DE NOTAS DE RESPONSABILIDADE EXTRAHIDAS DURANTE O ANNO DE 1933

VERBAS	PAGAS		ANNULLADAS		EM PROCESSO		TOTAL	
	Quantidade	Importancias	Quantidade	Importancias	Quantidade	Importancias	Quantidade	Importancias
Viajantes	5.671	10:962$200	233	1:133$600	666	2:955$600	6.570	15:051$400
Contas do Governo	419	5:033$900	68	8:202$900	21	443$400	508	13:680$100
Frete Pago(***)	115	249$500	15	293$600	41	277$300	171	820$400
Trafego Mutuo	5.725	46:419$800	631	11:974$200	794	62:136$500	7.150	120:530$500
» (Ferroviaria)	6.409	23:549$300	384	2:927$000	437	5:418$400	7.230	31:894$700
Expediente	434	2:130$300	31	170$800	49	471$500	514	2:772$600
Receita	112	516$200	9	591$600	41	601$100	162	1:708$900
Rendas Diversas (*)	12.493	29:287$900	386	6:377$500	1.118	4:799$400	13 997	40:464$800
Calculo (****)	32.416	111:545$600	596	12:713$500	1.511	19:066$300	34.523	143:325$400
Lançamento (**)	344	5:784$100	71	660$400	85	161$300	500	6:605$800
Imposto — Est. Rio	597	3:386$000	66	682$100	335	2:695$200	998	6:763$300
» — » Minas	2.303	8:193$200	65	798$800	347	2:445$300	2.715	11:437$300
» — Estado S. Paulo	901	4:371$600	137	989$100	735	6:966$400	1.773	12:327$100
Total	67.939	251:429$600	2.692	47:515$100	6 180	108:437$600	76.811	407:382$300

(*) Encommendas, multas, estadias, armazenagem.

(**) Mercadorias a pagar, Apuração pelo confronto.

(***) Mercadorias pagas, Apuração pelo confronto.

(****) Mercadorias pagas e a pagar. Apuração pelo calculo.

INSPECTORIA DA DESPESA

Os serviços desta Inspectoria foram executados com a devida regularidade.

MOVIMENTO DE PAPEIS, DOCUMENTOS, ETC.

Certidões de sello de nomeação e montepio	204
Contas processadas (para pagamento na Estrada)	4.388
» » (para pagamento no Thesouro)	284
» de transportes federaes e estaduaes	3.096
Contractos celebrados	13
Declarações de familia, para montepio	323
Folhas de pagamento processadas (para pagamento na Estrada)	12.346
Folhas de pagamento processadas (para pagamento no Thesouro)	497
Guias de consignação	980
Guias de depositos (fianças, cauções etc.)	359
Guias de recolhimento á Inspectoria do Thesouro	313
» » » ao Banco do Brasil	613
» » » de quotas de montepio	10
» » reclamações (excesso de frete, extravio, etc.)	679
» » recebimentos diversos	1.151
» » restituições diversas	616
» » » de cauções, fianças, etc	1.802
» » vencimentos em suspenso	4.212
» » quotas de impostos	369
Memoranda expedidos-diversos	1.258
» » sobre concessões, proprios, etc	1.433
Officios expedidos-diversos	525
» » sobre concessões, proprios, etc	547
Processos diversos	24.558
Telegrammas	145
Termos lavrados-concessões, fianças, etc	760
Termos lavrados-ajustes	3
Titulos de nomeação registrados	595

Foram attendidos 204 pedidos de certidão de sello de nomeação e montepio.

Nos termos de concessões, promissorios, fianças, etc., lavrados, foram empregadas estampilhas federaes no valor de Rs. 22:525$800 e sellos de "Educação" no valor de Rs: 165$400.

No decurso do anno fiscal de 1933 foi despendida a importancia de Rs: 1.218:926$500, com pagamento do pessoal licenciado, conforme o quadro seguinte:

LICENÇAS PAGAS NO ANNO FISCAL DE 1933

DIVISÃO	TITULADOS	JORNALEIROS	TOTAL
Direcção Geral — Secretaria	9:922$900	—	9:922$900
1.ª Divisão	85:935$100	8:436$000	94:371$100
2.ª Divisão	224:054$900	212:315$000	436:369$900
3.ª Divisão	50:655$900	259:480$200	310:136$100
4.ª Divisão	43:342$700	321:208$500	364:551$200
Pessoal da Therezopolis	3:575$300	—	3:575$300
	417:486$800	801:439$700	1.218:926$500

A despesa com o pessoal em disponibilidade attingiu á importancia de Rs: 866:263$700.

A despesa com o pagamento das folhas por conta dos Estados (Impostos) foi de..... 179:704$700.

DESPESA DE PESSOAL

A despesa de "pessoal" consideradas as annullações em folha e os estornos feitos, foi a abaixo indicada, que, entretanto, está sujeita a ligeiras alterações, pela Sub-Contadoria Seccional, em virtude das annullações e estornos extra-folhas feitas no decurso do anno fiscal de 1933.

VERBA 3.ª

Pessoal Titulado e Jornaleiro		134.490:909$900

VERBA 14.ª

Differenças de vencimentos e disponibilidades		1.311:947$900

"OBRAS NOVAS"

DECRETO n.º 22.479, de 20 de Fevereiro de 1933

Ramal de Santa Barbara	428:921$300	
Variante de Poá	191:055$500	619:976$800

DECRETO n.º 22.582 de 27 de Março de 1933

Ramal de Santa Babara	1.842:972$600	
Variante de Poá	299:999$700	2.142:972$300

DESPESA DE MATERIAL

A despesa de "material" foi a seguinte:

Verba 3.ª

Pago na Inspectoria do Thesouro da Estrada		5.801:609$900
Pago ou a pagar na Commissão Central de Compras		74.420:000$000*

CREDITOS ESPECIAES

DECRETO n.º 22.499 (Reparação de carros)		499:165$000

DECRETO n.º 22.582, de 27 de Março de 1933.

Obras do Ramal de Santa Barbara	65:295$000	
Obras da Variante de Poá	183:228$200	248:523$200

DECRETO n.º 22.858 (Reparação de carros)	1.000:000$000
DECRETO n.º 23.005 (Reparação de carros por conta da renda)	1.618:615$000

CONTADORIA CENTRAL FERROVIARIA

DECRETO n.º 22.320, de 6 de Janeiro de 1933	272:000$000
DECRETO n.º 23.772, de 20 de Janeiro de 1934	68:000$000

(*) O total de Rs. 74.420:000$000, está sujeito á reducção das differenças de cambio e direitos aduaneiros que estão sendo apuradas á vista das notas de credito expedidas pela Commissão Central de Compras, e será fornecido em definitivo pela Sub-Contadoria Seccional.

Despesa de exercicios anteriores

VERBA 23.ª MATERIAL DO MINISTERIO DA FAZENDA

Pago ou a pagar no Thesouro Nacional:

284 contas na importancia total de ..... 1.298:452$517

INSPECTORIA DO THESOURO

EXPEDIENTE

Durante o anno transitaram pelo protocollo desta Inspectoria 3.533 processos, que foram informados e encaminhados; 1.055 guias para recebimentos; 1.430 para pagamentos e 3.699 de vencimentos em suspenso. Foram expedidos 951 officios e memoranda.

ARRECADAÇÃO DE FERIAS

As importancias arrecadadas pelas estações importaram em Rs: 159.100:292$800.

Na abertura das rendas fôram encontradas irregularidades que determinaram a lavratura de 619 termos.

Foram apprehendidas 12 cedulas e 7 moedas falsas, sendo 2 de Rs: 1$000 e 5 de Rs. 2$000

Foram devolvidas 21 cedulas consideradas sem valor.

PAGAMENTOS

Foram pagas ao pessoal 12.524 folhas, incluidas as de depositos.

O total dos vencimentos postos em suspenso importou em Rs: 216:567$100.

Foram pagas nesta capital e no interior 3.824 contas e 123 guias de vencimentos em suspenso.

MOVIMENTO DE RENDA

Os serviços da Inspectoria foram executados com normalidade, dando o quadro abaixo o seu movimento de renda.

INDICAÇÃO	1900	1905	1910	1915	1920	1925
Renda bruta arrecadada	33.505:686$702	28.811:572$865	27.637:670$865	38.864:167$048	86.557:854$327	135.634:710$476
Indice	100	86	82	116	258	405
Numero de estações	171	225	253	308	334	361
Numero de empregados encarregados da verificação da renda	6	6	7	7	7	7
Indice	100	100	116	116	116	116

INDICAÇÃO	1930	1931	1932	1933
Renda bruta arrecadada	167.529:233$291	166.567:306$749	144.704:941$510	159.100:292$800
Indice	500	497	430	474
Numero de estações	403	403	410	402
Numero de empregados encarregados da verificação da renda	7	7	7	7
Indice	116	116	116	116

BALANCETE DE CAIXA DA INSPECTORIA DO THESOURO

RELATIVO AO ANNO DE 1933

BALANCETE DE CAIXA DA INSPECTORIA DO THESOUR
RELATIVO AO ANNO DE 193

DEBITO		
Saldo do anno de 1932	.....	6.630:407$13
RENDA A CLASSIFICAR		
Recebido das estações	159.100:292$800	
Idem de diversos	2.463:282$000	
Estornada de deposito	3.234:658$618	164.798:233$41
RENDA ORDINARIA		
Recebido de diversos	679:090$932	
Estornado da c/ de deposito	408:488$000	1.087:578$93
RENDA EXTRAORDINARIA		
Recebido de diversos	470:930$297	
Est. da c/ de deposito	498:161$100	969:091$39
DEPOSITOS DE D. ORIGENS		
Recebido de diversos	.....	244:854$31
RENDA INDUSTRIAL		
Est. de c/ de deposito	.....	476:283$60
AGENTES PAGADORES		
Recebido de descontos	17.165:740$896	
Idem de suspensos	216:567$100	
Verba 3.ª	36$100	
Verba 14.ª	192$000	
Verba 3.ª — Estornada da conta de depositos	89:985$600	
Verba 14.ª Idem Idem Idem	307$000	
Verba 3.ª Sub-Consignação n.º 5		
Reposições	161$300	17.472:989$99
BANCO DO BRASIL		
Para pagamento de pessoal	113.166:920$500	
Idem, Idem, Idem, Verba 14.ª	900:000$000	
Material — Sub-Consignação n.º 9	666:666$800	
Idem, Idem, Sub-Consignação n.º 10	2.832:500$000	
Idem Decreto 22.858 de 26-6-33	1.849:916$700	
Obras Novas — Decreto 22.582 de 27 de Março de 1933	2.500:000$000	
Para restituições de depositos de terceiros	35.059:118$166	156.975:122$16
FUNDO DE EDUCAÇÃO E SAUDE PUBLICA		
Estornado da c/ de Deposito	.....	5:858$00
TOTAL	.....	348.660:418$9-

DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL
—JANEIRO A DEZEMBRO

CREDITO

RENDA INDUSTRIAL		
Reclamações	.....	138:247$746
RENDA A CLASSIFICAR		
Recolhido ao Banco do Brasil	.....	145.257:117$859
DESPESA A CLASSIFICAR		
Pessoal	.....	110.233:029$700
BANCO DO BRASIL		
Imp. recolhida proveniente do saldo de caixa de 1932	2.271:611$900	
Conta de Deposito de Terceiros	42.440:216$825	
Fundo de Educação e Saude	4:551$200	44.716:179$925
RENDA ORDINARIA	.....	295$000
CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO	.....	21:612$800
MATERIAL		
Sub-Consignação n.º 9	609:551$400	
Idem, Idem, n.º 10	2.477:336$400	
Decreto 22.858 de 26-6-933	1.309:157$500	4.396:045$300
OBRAS NOVAS — DECRETO n.º 22.582 de 27-3-1933		
Imp. paga a pessoal	.....	391:421$400
CONSIGNAÇÕES	.....	15.974:313$664
DEPOSITO DE D. ORIGENS	.....	16.867:174$549
Importancia estornada para diversos titulos	.....	4.713:741$918
SOMMA	.....	342.709:379$871
Saldo para Janeiro de 1934	.....	5.951:039$078
		348.660:418$949

INSPECTORIA

RESUMO DE QUANTIDADE DE VIAJANTES TRANSPORTADOS, NUMERO DE VIAJANTES E RENDA MEDIA POR VIAJANTE KILOMETRO NO TRAFEGO

ESPECIES		1.ª CLASSE		
		QUANTIDADE VIAJANTES	VIAJANTES KILOMETRO	RENDA
Suburbios	Simples	3.005.080	41.683.087	901:524$000
	Ida e volta	7.502.670	104.417.660	1.875:667$500
	Assignaturas	834.600	10.747.000	173:875$000
Sub-Totaes		11.342.350	156.847.747	2.951:066$500
P. Percurso	Simples	3.429.438	89.863.367	1.439:272$400
	Ida e volta	12.164.446	287.873.690	4.291:924$300
	Assignaturas	1.634.410	35.178.444	414:945$800
Sub-Totaes		17.228.294	412.915.501	6.146:142$500
Interior	Simples	346.017	60.333.081	5.658:213$200
	Ida e volta	957.350	115.883.391	7.494:343$900
	Assignaturas	4.770	252.130	4.916$500
	Simples com 50%	4.483	1.675.360	91:062$500
	Ida e volta com 50%	19.983	6.831.088	364:067$700
	Simples com 75%	5.585	1.192.474	31:829$500
	Ida e volta com 75%	98.313	12.008.771	246:375$300
	Excursão	403	186 512	25:241$900
	Grupo de passageiros	14.298	3.757.304	238:826$900
	Passagens com multas	9.447	380.389	24:296$200
Sub-Totaes		1.460.649	202.500.500	14.179:173$600
Por conta do Governo		—	—	—
» » da Estrada		—	—	—
TOTAES GERAES		30.031.293	772.263.748	23:276:382$600

DE ESTATISTICA

KILOMETRO REALISADOS, RENDA PRODUZIDA, PERCURSO MEDIO DE UM VIAJANTE PROPRIO E MUTUO, POR ESPECIE E CLASSE, NO ANNO DE 1933

2.ª CLASSE			TOTAES			MEDIA	
QUANTIDADE VIAJANTES	VIAJANTES KILOMETRO	RENDA	QUANTIDADE VIAJANTES	VIAJANTES KILOMETRO	RENDA	PER-CURSO	RENDA
3.449.057	46.699.870	689:811$400	6.454.137	88.382.957	1.591:335$400	13	18
11.608.050	135.398.434	1.741:207$500	19.110.720	239.816.094	3.616:875$000	12	15
1.617.620	21.765.070	202:140$000	2.452.220	32.512.070	376:015$000	13	11
16.674.727	203.863.374	2.633:158$900	28.017.077	360.711.121	5.584:225$400	12	15
6.780.437	159.755.501	1.703:230$600	10.209.875	249.618.868	3.142:503$000	24	12
29.471.060	537.710.196	5.550:420$600	41.635.506	825.583.886	9.842:344$900	19	11
3.790.580	77.831.836	583:117$000	5.424.990	113.010.280	998:062$800	20	8
40.042.077	775.297.533	7.836:768$200	57.270.371	1.188.213.034	13.982:910$700	20	11
712.685	58.422.552	3.555:135$700	1.058.702	118.755.633	9.213:348$900	112	77
1.301.994	69.295.323	3.057:992$000	2.259.344	185.178.714	10.552:335$900	81	56
17.830	389.430	8:843$100	22.600	641.560	13:759$600	28	21
4.081	1.682.212	61:979$400	8.564	3.357.572	153:041$900	392	45
5.241	1.301.524	47:695$500	25.224	8.132.612	411:763$200	322	50
2.544	367.720	7:194$000	8.129	1.560.194	39:023$500	191	25
77.623	6.456.745	100:788$600	175.936	18.465.516	347:163$900	104	18
41	2.381	162$700	444	188.893	25:404$600	425	134
15.479	1.015.661	67:494$400	29.777	4.772.965	306:321$300	160	64
26.322	566.652	40:407$100	35.769	947.041	64:703$300	26	68
2.163.840	139.500.200	6.947:692$500	3.624.489	342.000.700	21.126:866$100	94	61
—	—	—	787.150	218.443.020	5.645:288$400	277	25
—	—	—	525.053	49.156.921	1.496:835$100	93	34
58.880.644	1.118.661.107	17.417:619$600	90.224.140	2.158.524.796	47.836:125$700	23	25

RENDA PRODUZIDA POR ESPECIE E CLASSE

ESPECIES	1.ª CLASSE		2.ª CLASSE		TOTAES	
	Quant.de	RENDA	Quantidade	RENDA	Quantidade	RENDA
Cadernetas kilometricas 12.000	244	184:297$800	—	—	244	184:297$800
Cadernetas kilometricas 6.000	470	204:431$100	—	—	470	204:431$100
Cadernetas kilometricas 3.000	668	166:701$800	—	—	668	166:701$800
Leitos de 22$200	21.388	474:813$600	—	—	21.388	474:813$600
Leitos de 26$700	25.452	679:782$000	—	—	25.452	679:782$000
Leitos de 31$100	7.738	240:651$800	—	—	7.738	240:651$800
Leitos de 35$600	8.926	317:765$600	—	—	8.926	317:765$600
Cruzeiro do Sul	32.839	3.320:105$600	—	—	32.839	3.320:105$600
Poltronas	25.078	223:274$000	—	—	25.078	223:274$000
Ingressos	—	—	—	—	700.318	140:063$600
Transportes funebres	175	28:184$200	196	14:255$100	371	42:439$300
Eventuaes	—	236:098$700	—	—	—	236:098$700
Aluguel de carros	6.827	16:673$700	2.012	962$400	8.839	17:636$100
Passes escolares	201.680	32:929$800	11.080	1:112$800	212.760	34:042$600
Assignatura vendedores jornaes	—	—	59.580	16:670$300	59.580	16:670$300
Aluguel auto-motrizes	—	—	—	—	—	—
Contras	—	25:729$200	—	—		25:729$200
Transportes de enfermos	214	8:353$700	—	—	214	8:353$700
Cadeiras numeradas	28.900	28:900$000	—	—	28.900	28:900$000
Impressos com 50% de abatimento	16.214	9:937$900	3.491	1:618$600	19.705	11:556$500
Totaes	—	6.338:694$100	—	34:619$200	—	6.373:313$300

QUANTIDADE DE VIAJANTES TRANSPORTADOS, NUMERO DE VIAJANTES KILOMETRO REALIZADOS, RENDA PRODUZIDA, PERCURSO MEDIO DE UM VIAJANTE E RENDA MEDIA POR VIAJANTE KILOMETRO, NO TRAFEGO PROPRIO E MUTUO POR ESPECIE, NOS ANNOS DE 1933 E 1932

ESPECIE		ANNO DE 1933					ANNO DE 1932			MEDIAS	
		Quantidade Viajantes	Viajantes Kilometro	RENDA	Perc. Medio	Renda Media	Quantidade Viajantes	Viajantes Kilometro	RENDA	Perc. Medio	Renda Media
Sub-urbios	Simples	6.454.137	88.382.957	1.591:335$400	13	18	9.463.975	138.739.426	2.277:356$700	14	16
	Idas e voltas	19.110.720	239.816.094	3.616:875$000	12	15	28.994.378	414.685.098	5.366:845$700	14	12
	Assignaturas	2.452.220	32.512.070	376:015$000	13	11	3.567.270	54.850.490	592:808$700	15	10
	SUB-TOTAL	28.017.077	360.711.121	5.584:225$400	12	15	42.025.623	608.275.014	8.237:011$100	14	13
P. percurso	Simples	10.209.875	249.618.868	3.142:503$000	24	12	5.961.069	136.529.100	2.107:630$100	22	15
	Idas e voltas	41.635.506	825.583.886	9.842:344$900	19	11	27.743.734	546.167.044	7.166:311$700	19	13
	Assignaturas	5.424.990	113.010.280	998:062$800	20	8	2.202.110	46.154.190	541:578$000	20	11
	SUB-TOTAL	57.270.371	1.188.213.034	13.982:910$700	20	11	35.906.913	728.850.334	9.815:519$800	20	13
Interior	Simples	1.058.702	118.755.633	9.213:348$900	112	77	1.705.212	123.418.359	8.664:593$100	72	70
	Idas e voltas	2.259.344	185.178.714	10.552:335$900	81	56	2.026.536	152.214.920	8.809:881$400	75	57
	Assignaturas	22.600	641.560	13:759$600	28	21	573.070	11.947.360	120:882$800	20	10
	Simples com 50%	8.564	3.357.572	153:041$900	392	45	603	94.892	6:199$500	157	65
	Idas e voltas com 50%	25.224	8.132.612	411:763$200	322	50	4.148	1.165.966	53:765$800	281	46
	Simples com 75%	8.129	1.560.194	39:023$500	191	25	7.741	1.439.147	35:047$300	185	24
	Idas e voltas com 75%	175.936	18.465.516	347:163$900	104	18	218.242	16.160.852	262:625$900	74	16
	Excursão	444	188.893	25:404$600	425	134	1.196	305.220	18:483$500	255	60
	Grupo de passageiros	29.777	4.772.965	306:321$300	160	64	12.856	2.507.699	149:782$800	195	59
	Passagens com multa	35.769	947.041	64:703$300	26	68	26.769	914.421	53:626$900	34	58
	SUB-TOTAL	3.624.489	342.000.700	21.126:866$100	94	61	4.576.373	310.168.836	18.174:889$000	67	58
	TOTAES	88.911.937	1.890.924.855	40.694:002$200	21	21	82.508.900	1.647.294.184	36.227:419$900	19	21

Quantidade de viajantes embarcados, numero de viajantes kilometro realizados, renda produzida, percurso medio de um viajante e renda media por viajante kilometro no trafego proprio e mutuo, no anno de 1933.

TRECHOS	ANNO DE 1933			MEDIAS	
	QUANTID. VIAJANTES	VIAJANTES KILOMETROS	RENDA	PERC. MEDIO	RENDA MEDIA
D. Pedro II a Belem	419.587	84.060.929	5.567:335$500	200	6
Deodoro a Mangaratiba	217.906	7.685.870	177:903$700	35	2
Ramal de Austin	—	—	—	—	
Ramal de Paracamby	38	4.834	143$100	127	2
Belem a Barra	395.115	15.367.525	623:216$200	38	4
Barra a Entre Rios	292.144	11.214.202	699:607$900	38	6
Barra a Cachoeira	311.897	15.905.588	1.221:255$600	50	7
Ramal de Bananal	5.787	250.613	21:385$300	43	8
Cachoeira a Norte	434.772	78.970.031	5.970:360$200	181	7
Ramal de Piquette	7.005	185.772	14:717$900	26	7
Variante de Poá	61	2.181	80$300	35	3
Entre Rios a Santos Dumont	197.102	13.885.930	1.107:281$400	70	7
Ramal de Lima Duarte	29.643	979.710	62:496$300	33	6
Santos Dumont a Lafayette	141.181	9.221.008	686:711$600	65	7
Ramal de Piranga	17.539	828.015	58:644$700	47	7
Lafayette a Burnier	19.993	720.924	46:663$800	36	6
Ramal de Paraopeba	60.438	3.247.685	225:888$100	53	6
Burnier a General Carneiro	69.901	3.168.132	244:241$100	45	7
Ramal de Ponte Nova	89.825	5.371.688	426:379$300	59	7
Ramal de Santa Barbara	42.816	1.629.747	139:113$500	38	8
Ramal de Bello Horizonte	80.333	21.220.144	1.629:220$800	264	7
General Carneiro a Corintho	114.158	7.260.486	496:764$700	63	6
Corintho a Montes Claros	36.017	5.928.479	336:283$700	164	5
Ramal de Diamantina	14.178	1.648.838	117:360$100	116	7
Ramal de Pirapora	14.199	2.255.473	145:849$900	158	6
Alfredo Maia a Belem	65.876	2.572.081	97:954$600	39	3
Ramal da Rio d'Ouro	1.385	26.947	354$100	19	1
Ramal da Therezopolis	62.030	4.745.832	136:412$600	76	2
Belém a Governador Portella	91.508	2.731.897	76:290$600	29	2
Governador Portella a Porto Novo	193.886	25.451.523	391:916$800	131	1
Governador Portella a Barão de Vassouras	80.098	7.559.748	100:309$100	94	1
Juparanã a Valença	49.630	2.670.384	147:601$900	53	5
Valença a Santa Rita	41.947	4.546.959	102:791$200	108	2
Valença a Affonso Arinos	26.494	681.525	54:330$500	25	7
TOTAES	3.624.489	342.000.700	21.126:866$100	94	6

o percurso, durante o anno de 1933

		TOTAES					
		QUANTIDADE DE VIAJANTES			RENDA ARRECADADA		
	gnatura	Simples	Ida-Volta	Assignatura	Simples	Ida-Volta	Assignatura
LIN							
D. Pedr	012$900	1.284.458	2.187.814	2.587.480	528:079$000	874:019$500	507:757$200
Engenh	267$500	324.831	1.521.074	3.230	71:605$800	282:803$400	1:730$000
Piedade	—	103.919	1.060.134	—	25:093$700	185:107$300	—
Quintin	—	50.219	765.678	—	12:268$000	133:233$400	—
Cascadu	082$500	606.092	2.776.714	77.890	200:698$300	690:355$700	16:182$500
Madurei	845$000	494.838	2.431.536	14.400	124:622$200	455:179$800	1:845$000
Oswaldo	362$500	166.461	1.599.632	204.360	39:823$400	286:096$200	29:000$000
Prefeito	390$000	215.182	1.958.986	288.480	52:322$600	363:306$700	46:580$500
Marecha	990$000	146.852	1.142.932	189.920	39:786$500	226:737$500	30:865$000
Deodoro	860$000	278.792	776.128	39.140	69:806$800	150:231$500	7:397$500
Ricardo	160$000	60.159	459.224	11.780	23:978$500	144:914$300	3:360$000
Anchieta	332$500	92.198	780.224	57.120	35:060$400	255:654$300	15:720$000
Nilopolis	315$000	161.781	1.186.416	69.370	59:875$300	375:780$100	22:340$000
Mesquit	390$000	44.404	337.336	15.300	19:099$800	90:815$300	4:340$000
Nova Ig	040$000	194.291	826.720	38.260	65:005$000	265:679$000	12:832$500
Morro A	—	30.230	161.284	—	13:157$800	42:579$900	—
Austin .	—	27.580	132.108	—	10:171$500	35:097$500	—
Queimad	—	23.944	120.702	—	9:578$400	34:974$600	—
Belem..	—	47.426	62.736	—	26:638$600	21:338$600	—
Guedes (	—	10	8	—	4$300	3$300	—
Sages. .	—	791	840	—	436$400	357$100	—
Paracam	—	33.612	83.862	—	26:176$600	49:935$500	—
Caetano	—	242	1.524	—	73$800	296$500	—
TOT	147$900	4.388.312	20.373.612	3.596.730	1.453:362$700	4.964:497$000	699:950$200
RA							
Villa Mi	—	30.645	145.414	—	12:662$700	50:362$900	—
Realengo	487$500	164.764	1.092.454	68.490	60:321$100	341:790$300	19:550$000
Sangú . .	050$000	211.090	1.542.800	74.400	73:387$500	456:334$600	22:925$000
Senador	255$000	20.896	243.926	2.880	6:796$300	60:143$200	1:030$000
Santissi	—	32.194	257.018	—	10:602$500	68:875$300	—
Senador	495$000	21.744	191.552	3.900	7:115$100	48:688$100	1:295$000
Campo (	715$000	246.662	1.185.462	38.820	83:434$500	364:503$100	9:665$000
Inhoayb	—	14.154	151.030	—	5:096$400	38:084$300	—
Cosmo .	—	14.341	122.856	—	5:428$700	30:868$300	—
Jacienci	—	8.999	72.426	—	3:377$200	18:938$200	—
Santa C	497$500	99.164	407.106	8.640	51:279$200	171:179$400	3:735$000
Matadou	—	11.607	70.636	—	5:715$800	30:718$700	—
TOT	100$000	876.260	5.482.680	197.130	325:217$000	1.680:486$400	58:200$000
MA							
Mathias	—	21.601	51.714	1.080	9:895$400	19:509$700	262$500
Pedofeit	—	6.171	10.336	—	2:428$900	3:056$000	—
Petiro . .	—	17.512	43.640	—	4:143$000	7:594$300	—
Luiz de I	—	68.473	61.896	—	22:735$300	18:623$100	—
Mariano	—	17.348	18.042	—	4:074$000	3:685$400	—
Francisc	—	18.259	43.442	—	4:265$800	8:055$900	—
Bemfica.	—	15.406	40.104	—	3:910$200	7:494$400	—
TOT	—	164.770	269.174	1.080	51:452$600	68:018$800	262$500

Quantidade de viajantes transportados e renda apurada no trafego proprio, nos trens de pequeno percurso, durante o anno de 1933

ESTAÇÕES	1ª CLASSE						2ª CLASSE						TOTAES					
	QUANTIDADE DE VIAJANTES			RENDA APURADA			QUANTIDADE DE VIAJANTES			RENDA APURADA			QUANTIDADE DE VIAJANTES			RENDA APURADA		
	Simples	Ida e Volta	Assignaturas	Simples	Ida e Volta	Assignaturas	Simples	Ida e Volta	Assignaturas	Simples	Ida e Volta	Assignaturas	Simples	Ida e Volta	Assignaturas	Simples	Ida e Volta	Assignaturas
LINHA DO CENTRO																		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

TOTAES						
	QUANTIDADE DE VIAJANTES			RENDA ARRECADADA		
Assignatura	Simples	Ida-Volta	Assignatura	Simples	Ida-Volta	Assignatura
—	25.570	26.816	—	16:221$600	10:392$800	—
—	44.157	93.746	—	25:198$600	47:843$400	—
—	13.340	47.436	—	5:243$900	13:464$800	—
—	3.173	8.714	—	1:354$100	2:909$200	—
—	18.058	30.730	—	14:951$200	19:837$400	—
—	6.405	41.730	—	3:227$200	15:964$600	—
—	3.535	7.400	—	1:144$700	1:783$300	—
—	20.152	66.054	—	7:798$500	15:439$400	—
—	13.532	23.564	—	7:265$900	10:206$900	—
—	83.694	93.212	—	46:064$000	47:429$000	—
—	231.616	439.402	—	128:470$000	185:270$800	—
—	136.541	272.450	—	79:126$200	131:523$100	—
—	12.137	51.122	—	4:534$500	12:822$200	—
—	23.666	107.088	—	12:195$000	37:368$900	—
—	1.110	5.492	—	490$000	1:360$900	—
—	34.624	246.644	—	14:223$200	74:074$700	—
—	42.787	530.494	—	10:516$600	95:798$100	—
—	10.567	43.250	—	3:786$800	13:394$200	—
6$300	18.635	106.916	100	7:476$700	34:236$800	18$800
—	5.192	50.836	—	2:057$800	15:732$800	—
—	10.086	182.534	—	2:383$600	30:540$900	—
—	47.825	191.158	—	12:092$600	38:119$300	—
—	72.564	779.586	—	15:454$200	127:012$400	—
—	25.053	36.954	—	6:983$600	9:790$400	—
—	29.897	70.808	—	9:709$300	21:410$200	—
—	6.487	17.038	—	2:080$300	4:939$400	—
32:505$000	357.002	620.862	246.160	143:158$000	231:812$700	39:530$000
32:511$300	834.173	3.313.232	246.260	326:268$400	879:437$000	39:548$800
28:200$000	729.599	687.490	255.110	176:971$200	138:642$700	39:500$000
2:092$500	100.594	157.810	19.340	24:123$600	28:755$500	2:755$000
937$500	31.498	220.172	12.240	7:547$700	40:722$400	1:900$000
4:132$500	80.366	291.324	48.360	18:221$900	51:325$600	7:303$500
3:187$500	161.869	418.678	26.620	36:129$100	71:464$300	3:400$000
4:200$000	89.682	508.964	39.540	20:213$900	86:514$700	5:437$500
3:637$500	54.069	300.758	32.040	11:733$400	49:154$900	4:250$000
5:017$500	94.907	538.424	46.040	21:776$800	93:912$100	6:267$500
1:035$000	34.447	141.240	9.960	7:933$900	24:879$100	1:385$000
6:997$500	365.740	469.110	47.340	79:267$500	84:706$100	6:997$500
4:065$000	117.460	409.326	39.980	25:727$000	69:625$100	5:515$000
9:277$500	139.474	813.492	91.260	30:883$400	136:399$500	12:827$500
3:330$000	62.414	464.800	34.140	13:554$400	74:574$000	4:892$500
3:345$000	31.262	258.884	28.740	6:835$500	42:571$000	3:945$000
4:935$000	76.231	329.832	50.640	17:435$600	56:849$000	7:310$000
4:770$000	116.477	523.234	49.800	26:734$800	92:644$700	7:195$000
3:480$000	37.821	298.524	35.160	8:014$200	54:438$100	5:005$000
6:562$500	147.724	711.528	59.110	32:911$200	125:786$500	7:887$500
75$000	1.884	7.530	480	656$700	2:229$200	137$500
255$000	3.151	19.238	1.020	1:042$600	5:014$500	255$000
1:290$000	6.525	35.616	5.020	2:361$100	10:208$900	1:425$000
100:822$500	2.483.194	7.605.874	931.940	570:075$500	1.340:417$900	135:591$000

CONTINUAÇÃO

ESTAÇÕES	1ª CLASSE — Quantidade de viajantes			1ª CLASSE — Renda arrecadada			2ª CLASSE — Quantidade de viajantes			2ª CLASSE — Renda arrecadada			TOTAIS — Quantidade de viajantes			TOTAIS — Renda arrecadada		
	Simples	Ida e Volta	Assignaturas	Simples	Ida e Volta	Assignaturas	Simples	Ida e Volta	Assignaturas	Simples	Ida e Volta	Assignaturas	Simples	Ida e Volta	Assignaturas	Simples	Ida e Volta	Assignaturas
CAMPOS DE BELLO HORIZONTE																		
[illegible]	9 061	13 292		8 100$400	[illegible]		15 997	3 324		8 121$200	[illegible]		25 970	26 816		[illegible]	[illegible]	
[illegible]	8 131	17 536		13 027$400	[illegible]		25 526	46 210		1 276$200	17 018$000		34 157	63 746		25 198$600	47 813$400	
[illegible] Grande	1 062	[illegible]		2 190$300	[illegible]		9 178	37 870		190$100	9 477$000		11 111	37 146		[illegible]	13 [illegible]$800	
[illegible]	581	1 240		[illegible]	[illegible]		2 590	7 171		1 011$800	2 218$200		3 171	8 711		1 [illegible]$100	2 [illegible]	
[illegible]	6 705	9 718		7 [illegible]	[illegible]		41 351	21 012		7 424$800	13 501$200		48 056	[illegible]		11 [illegible]	19 [illegible]	
[illegible] Bello	1 077	17 476		1 871$200	8 [illegible]		3 328	21 254		1 [illegible]$000	7 [illegible]$100		4 405	38 730		1 [illegible]	15 [illegible]	
[illegible]	517	1 163		211$900	410$700		3 018	6 296		901$100	37 [illegible]$800		[illegible]	7 459		1 141$700	1 [illegible]	
[illegible]	7 965	17 [illegible]		5 434$600	5 [illegible]		12 787	50 820		4 354$200	9 777$000		20 752	68 [illegible]		7 [illegible]	15 [illegible]	
[illegible]	4 068	10 216		4 [illegible]	5 [illegible]		9 164	14 118		3 176$200	1 [illegible]$100		13 232	24 364		7 [illegible]	6 [illegible]	
[illegible]	[illegible] 288	51 198		25 [illegible]	1 718$000		50 006	42 014		21 056$000	15 [illegible]$000		[illegible]	[illegible] 212		46 [illegible]	57 [illegible]	
TOTAL	87 861	174 140		63 7[illegible]	101 [illegible]		43 755	[illegible]		62 730$200	[illegible]		130 616	6[illegible] 402		128 [illegible]	185 [illegible]	
CAMPO DE SÃO PAULO																		
[illegible] Grande	32 262	98 608		14 217$[illegible]	[illegible]		84 770	174 84[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	272 450		[illegible]	131 [illegible]	
[illegible]	1 068	2 520		[illegible]	16 [illegible]		10 109	18 472		1 108$[illegible]	1 [illegible]		[illegible]	51 122		[illegible]	2 [illegible]	
[illegible]	6 242	[illegible]		1 747$[illegible]	[illegible]		17 424	81 766		7 417$000	[illegible]		[illegible]	[illegible] 088		12 [illegible]	7 [illegible]	
[illegible]	[illegible]	1 148		[illegible]	[illegible]		7 [illegible]	[illegible]		258$100	[illegible]		[illegible]	[illegible] 492		[illegible]	[illegible]	
[illegible]	9 573	[illegible]		[illegible]	[illegible]		24 851	[illegible]		8 [illegible]	[illegible]		[illegible]	206 614		[illegible]	74 [illegible]	
[illegible]	9 519	21 042		4 [illegible]	[illegible]		26 [illegible]	410 152		5 170$800	[illegible]		12 757	[illegible]		10 [illegible]	95 [illegible]	
[illegible]	[illegible]	3 770		[illegible]	2 318$700		8 [illegible]	18 [illegible]		2 [illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	17 [illegible]	[illegible]	2 [illegible]	[illegible]	[illegible]	14 [illegible]	80 174	[illegible]	5 170$600	27 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	2 [illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	13 [illegible]		[illegible]	[illegible]		2 [illegible]	15 [illegible]	
[illegible] Antonio [illegible]	1 [illegible]	11 [illegible]		[illegible]	[illegible]		8 142	[illegible]		[illegible]	27 [illegible]		10 [illegible]	182 [illegible]		[illegible]	[illegible]	
[illegible]	8 468	[illegible]		[illegible]	8 [illegible]		[illegible]	[illegible]		1 [illegible]	29 [illegible]		[illegible]	[illegible]		2 [illegible]	[illegible]	
Mar[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		63 172	730 [illegible]		12 [illegible]	11 [illegible]		72 361	[illegible]		15 [illegible]	127 [illegible]	
[illegible]	1 [illegible]	[illegible]		[illegible]	2 [illegible]		23 [illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
[illegible]	4 044	17 [illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	32 [illegible]		7 [illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	21 [illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible] 212		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		1 [illegible]	[illegible]		[illegible]	17 [illegible]		2 [illegible]	[illegible]	
	112 [illegible]	266 002	[illegible]	18 [illegible]	12 [illegible]	[illegible]	24 [illegible]	[illegible]	215 050	71 [illegible]	101 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	143 [illegible]	2 [illegible]	[illegible]
TOTAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	100 [illegible]	2 023 211	215 050	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
INHAUÚNA E TIAR																		
[illegible]	294 192	[illegible]	54 200	[illegible]	[illegible]	11 [illegible]	146 267	449 182	200 [illegible]	87 [illegible]	52 [illegible]	[illegible]	7[illegible]	[illegible]	255 110	176 [illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	75 [illegible]	[illegible]	[illegible]	7 [illegible]	[illegible]		75 [illegible]	[illegible]	13 410	16 [illegible]	16 [illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	28 [illegible]	2 [illegible]
[illegible]	12 [illegible]	73 [illegible]	[illegible]	[illegible]	18 [illegible]		[illegible]	116 [illegible]	7 [illegible]	[illegible]	22 [illegible]		[illegible]	[illegible]	12 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	15 [illegible]	7 [illegible]	[illegible]		35 [illegible]	2 [illegible]	33 [illegible]	11 [illegible]	32 [illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	31 [illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11 [illegible]		125 [illegible]	[illegible]	25 [illegible]	25 [illegible]	51 [illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	71 [illegible]	[illegible]
[illegible]	2 [illegible]	100 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		67 [illegible]	[illegible]	14 [illegible]	14 [illegible]	61 [illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	50 [illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		43 [illegible]	[illegible]	21 [illegible]	[illegible]	61 [illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		24 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	17 [illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	74 [illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

	TOTAES					
	QUANTIDADE DE VIAJANTES			RENDA ARRECADADA		
gnatura	Simples	Ida-Volta	Assignatura	Simples	Ida-Volta	Assignatura
:530$000	415.522	388.576	135.000	97:112$300	80:181$600	19:105$000
577$500	24.674	36.736	6.540	5:675$700	6:215$000	977$000
:395$000	89.048	234.422	11.820	20:168$300	39:650$500	1:532$500
:255$000	37.626	311.908	28.740	8:429$300	52:367$200	3:817$500
:325$000	141.606	689.200	45.240	31:634$200	116:440$100	6:250$000
:840$000	64.748	513.560	68.220	14:520$700	86:083$600	9:652$500
:807$500	21.059	156.198	18.240	4:659$300	27:472$500	2:595$000
—	8.486	94.000	—	1:873$300	15:416$200	—
—	90.676	262.708	—	21:009$800	44:631$400	—
997$500	60.988	361.880	37.860	14:494$500	64:601$000	6:235$000
:052$500	36.675	324.024	32.760	8:672$400	57:475$600	4:790$000
:665$000	26.155	181.028	15.960	5:774$000	30:449$600	2:215$000
:537$500	114.464	358.994	16.320	29:298$900	62:533$900	2:487$500
—	12.057	30.542	—	2:790$500	5:551$000	—
—	2.705	422	—	1:181$100	66$000	—
75$000	2.167	3.622	780	495$900	606$700	112$500
—	3.500	—	—	1.712$000	—	—
—	3.223	—	—	1:409$800	—	—
:287$500	30.541	125.196	20.820	6:705$400	20:647$600	2:812$500
:590$300	45.630	78.516	13.550	10:039$400	13:827$500	1:927$800
:935$300	1.231.550	4.151.532	451.850	287:656$800	724:217$000	64:510$300

especie e classe durante o anno de 1933

	TOTAES					
	QUANTIDADE DE VIAJANTES			RENDA ARRECADADA		
gnatura	Simples	Ida-Volta	Assignatura	Simples	Ida-Volta	Assignatura
—	2.803.588	3.028.730	—	710:683$600	614:727$700	—
572$500	318.919	577.880	85.560	73:752$100	107:723$600	12:110$000
102$500	123.871	185.152	39.360	28:881$600	35:161$000	5:465$000
647$500	117.606	355.626	28.500	26:360$900	60:131$300	4:172$500
407$500	125.262	329.254	25.560	29:079$800	58:351$500	3:720$000
030$000	73.083	224.422	31.260	17:802$500	40:866$100	4:492$500
227$500	140.014	518.936	56.940	34:246$000	94:931$400	8:377$500
192$500	93.844	438.326	42.180	22:122$600	77:419$500	5:992$500
045$000	277.347	873.972	93.540	65:933$900	158:722$200	13:457$500
580$000	527.213	1.774.368	194.160	132:279$400	331:858$800	30:730$000
827$500	210.220	1.211.668	127.380	51:969$700	229:767$000	20:652$500
515$000	229.418	1.195.422	259.080	55:499$200	224:849$900	38:965$000
232$500	183.253	1.392.908	231.800	43:767$700	255:985$600	36:032$500
340$000	196.332	1.276.216	210.240	47:460$300	241:411$000	32:240$000
432$500	173.549	1.150.510	204.720	41:398$700	221:327$900	33:695$000
115$000	327.979	1.601.376	336.480	82:830$000	314:710$600	52:690$000
637$500	437.327	1.985.412	374.100	104:755$500	371:046$800	57:512$500
235$000	95.312	990.542	111.360	22:511$900	177:883$100	15:710$000
140$000	6.454.137	19.110.720	2.452.220	1.591:335$400	3.616:875$000	376:015$000

FIM

ESTAÇÕES	1ª CLASSE						2ª CLASSE						TOTAIS					
	QUANTIDADE DE VIAJANTES			RENDA ARRECADADA			QUANTIDADE DE VIAJANTES			RENDA ARRECADADA			QUANTIDADE DE VIAJANTES			RENDA ARRECADADA		
	Simples	Ida e Volta	Assignatura	Simples	Ida e Volta	Assignatura	Simples	Ida e Volta	Assignatura	Simples	Ida e Volta	Assignatura	Simples	Ida e Volta	Assignatura	Simples	Ida e Volta	Assignatura
DOURO																		
[illegible]	139 701	197 952	26 710	11 966$100	19 188$000	5 375$000	275 751	190 624	108 240	55 116$200	30 [illegible]$000	1 [illegible]$000	415 522	388 576	135 000	67 112$300	50 181$000	19 105$000
[illegible]	7 409	7 016	1 920	2 222$000	1 761$000	600$000	17 265	20 640	6 520	4 154$000	4 175$000	577$000	24 674	30 756	6 440	6 676$000	5 936$000	1 177$000
Carvalho	24 587	42 372	661	7 076$100	10 581$000	1 375$000	63 461	102 [illegible]	1 160	13 102$200	28 807$000	1 [illegible]$000	87 948	144 [illegible]	11 820	20 168$300	39 388$000	2 552$000
[illegible]	9 101	55 819	2 700	2 712$300	11 [illegible]$000	360$000	28 585	25 [illegible]	26 100	5 717$000	18 111$000	3 [illegible]$000	37 686	81 [illegible]	28 800	8 429$300	37 [illegible]$000	3 960$000
[illegible]	31 140	89 126	4 440	9 939$000	23 [illegible]$000	925$000	108 476	140 071	10 800	21 [illegible]$000	91 [illegible]$000	5 [illegible]$000	139 616	229 197	15 240	31 [illegible]$000	115 [illegible]$000	6 [illegible]$000
[illegible]	15 711	90 496	13 500	4 713$300	22 624$000	2 812$500	49 107	428 964	51 720	9 807$000	98 [illegible]$000	9 [illegible]$000	64 818	519 460	65 220	14 520$300	80 [illegible]$000	10 [illegible]$500
[illegible]	4 473	31 428	3 780	1 342$900	7 857$000	787$500	16 584	124 770	11 520	1 [illegible]$800	11 [illegible]$500	1 [illegible]$000	21 057	156 198	18 240	4 [illegible]$100	27 472$500	2 575$000
[illegible]	1 767	14 662		330$100	3 665$500		6 719	26 338		1 344$200	11 [illegible]$000		8 486	94 160		1 674$300	15 [illegible]$200	
[illegible]	28 076	52 252		8 042$800	13 063$000		62 000	210 156		12 [illegible]$000	1 [illegible]$000		90 076	262 408		21 [illegible]$800	14 [illegible]$100	
[illegible]	22 069	103 130	8 580	6 800$700	25 700$000	2 237$500	38 019	258 740	29 280	7 [illegible]$800	18 811$000	3 [illegible]$500	60 088	361 870	37 820	14 491$500	44 [illegible]$000	5 [illegible]$000
[illegible]	13 374	88 721	8 340	4 012$200	22 180$000	1 737$500	23 301	205 401	24 420	4 [illegible]$200	5 [illegible]$000	3 [illegible]$500	36 675	294 124	32 760	8 672$400	27 [illegible]$000	1 [illegible]$000
[illegible]	5 400	80 454	2 640	1 620$000	7 [illegible]$000	570$000	20 735	150 571	1 320	4 145$000	22 [illegible]$000	3 [illegible]$000	26 135	181 025	13 960	5 775$000	30 149$000	2 [illegible]$000
[illegible]	10 135	96 162	4 050	10 328$100	23 168$000	[illegible]	84 429	207 542	2 [illegible]	18 [illegible]$800	19 [illegible]$800	1 [illegible]$000	114 564	303 704	16 620	29 [illegible]$900	62 [illegible]$000	2 487$500
[illegible]	2 240	7 116		780$000	2 [illegible]$500		9 811	21 126		2 [illegible]$200	1 [illegible]$000		12 057	30 342		2 700$500	[illegible]	
[illegible]	778	8		507$000	2[illegible]$000		1 029	314		67[illegible]$200	6[illegible]$000		2 705	322		1 181$000	[illegible]	
[illegible]	625	634	180	187$500	1[illegible]$500	37$500	1 542	2 088	[illegible]	305$100	1 [illegible]$200	75$000	2 167	3 022	780	492$600	[illegible]	112$500
[illegible]	1 851			1 [illegible]$000			1 046			778$100			3 591			1 712$000		
[illegible]	1 247			722$000			1 076			657$100			3 223			1 [illegible]$800		
[illegible] Ramalho	3 972	17 166	2 520	1 701$600	4 371$100	525$000	21 369	108 030	18 [illegible]	4 [illegible]$800	16 276$500	[illegible]$500	30 511	125 196	20 520	6 705$400	20 647$200	2 [illegible]$500
[illegible] Rio Douro	9 134	20 432	1 620	2 740$200	5 [illegible]$000	[illegible]$500	36 496	58 081	11 940	7 [illegible]$200	8 [illegible]$500	1 [illegible]$000	45 630	78 513	13 560	10 039$400	13 827$500	1 [illegible]$500
TOTAL	337 049	945 276	81 [illegible]	100 [illegible]$100	210 [illegible]$100	17 [illegible]$000	874 501	1 206 256	70 190	178 [illegible]$800	187 [illegible]$000	[illegible]	1 211 550	2 151 532	151 850	287 [illegible]$800	724 217$000	61 [illegible]$100

Quantidade de viajantes e renda apurada no trafego proprio nos trens de "suburbios" por estação, especie e classe durante o anno de 1933

ESTAÇÕES	1ª CLASSE						2ª CLASSE						TOTAIS					
	QUANTIDADE DE VIAJANTES			RENDA ARRECADADA			QUANTIDADE DE VIAJANTES			RENDA ARRECADADA			QUANTIDADE DE VIAJANTES			RENDA ARRECADADA		
	Simples	Ida e Volta	Assignatura	Simples	Ida e Volta	Assignatura	Simples	Ida e Volta	Assignatura	Simples	Ida e Volta	Assignatura	Simples	Ida e Volta	Assignatura	Simples	Ida e Volta	Assignatura
[illegible]	1 [illegible]	1 604 482		449 [illegible]$000	401 [illegible]$500		1 [illegible]	1 121 518		260 785$000	213 [illegible]$200		2 [illegible]	3 [illegible]		710 [illegible]$000	614 727$700	
[illegible]	[illegible]	210 416	16 980	29 [illegible]$900	52 [illegible]$000	3 [illegible]$500	219 236	467 164	68 580	11 817$200	35 [illegible]$000	8 [illegible]$200	318 [illegible]	677 580	85 560	71 [illegible]$200	107 [illegible]$600	12 110$[illegible]
[illegible]	11 074	73 882	6 540	12 322$200	18 [illegible]$000	1 [illegible]$000	82 797	111 270	42 820	16 [illegible]$900	16 [illegible]$000	1 [illegible]$000	121 871	185 152	49 360	28 881$400	35 [illegible]$400	5 [illegible]
[illegible]	28 397	67 874	7 320	8 510$100	16 [illegible]$500	1 [illegible]$000	89 209	257 752	21 180	17 811$800	41 [illegible]$500	2 [illegible]$500	117 606	325 626	28 500	26 [illegible]$900	60 131$000	1 [illegible]$500
Xavier	11 274	89 514	6 900	12 [illegible]$200	22 [illegible]$500	1 [illegible]$500	84 088	270 [illegible]	19 260	16 [illegible]$000	45 [illegible]$000	2 [illegible]$000	126 202	360 254	26 160	29 [illegible]$800	58 151$500	1 [illegible]
[illegible]	31 820	72 128	7 020	9 537$100	18 [illegible]$000	1 [illegible]$500	40 224	172 [illegible]	24 240	8 241$800	22 [illegible]$000	[illegible]	73 086	224 422	31 260	17 [illegible]$800	40 [illegible]$000	4 [illegible]
[illegible]	62 132	170 910	15 120	18 [illegible]$900	42 [illegible]$500	3 [illegible]$000	77 582	148 025	41 820	15 [illegible]$100	32 [illegible]$000	5 [illegible]$500	140 014	318 [illegible]	56 940	31 [illegible]$000	91 [illegible]$500	8 [illegible]
[illegible]	34 528	116 706	8 640	10 [illegible]$400	29 176$500	1 800$000	60 306	321 620	34 320	12 [illegible]$200	18 [illegible]$000	4 [illegible]$500	94 834	438 326	42 180	22 122$600	77 [illegible]$500	5 [illegible]
[illegible]	104 645	276 294	21 180	31 [illegible]$500	69 [illegible]$000	4 [illegible]$500	172 702	597 708	72 960	14 [illegible]$000	[illegible]	9 [illegible]$000	277 347	873 072	94 140	45 [illegible]$900	158 [illegible]$200	14 [illegible]
[illegible]	268 968	187 036	77 520	80 [illegible]$400	164 [illegible]$000	16 [illegible]$000	258 845	1 117 [illegible]	146 640	51 [illegible]$900	167 [illegible]$800	4 [illegible]$000	527 213	1 774 368	224 160	132 [illegible]$800	331 [illegible]$800	[illegible]
[illegible]	99 237	189 168	66 720	29 777$100	120 [illegible]$000	11 [illegible]$000	110 068	711 500	70 620	22 [illegible]$000	162 [illegible]$100	8 [illegible]$000	210 250	1 211 668	137 380	51 [illegible]$900	[illegible]	20 [illegible]
[illegible] Douro	96 156	155 [illegible]	78 960	28 [illegible]$800	114 [illegible]$500	16 [illegible]$000	133 202	740 [illegible]	180 120	26 [illegible]$800	111 [illegible]$000	22 [illegible]	229 418	1 195 422	259 080	55 [illegible]$900	224 [illegible]$800	38 [illegible]
[illegible]	71 171	470 494	85 440	21 351$300	117 [illegible]$500	17 800$000	412 082	922 414	116 760	22 [illegible]$400	[illegible]	18 [illegible]	483 253	1 392 908	201 800	43 [illegible]$900	255 [illegible]	[illegible]
[illegible]	81 [illegible]	199 786	71 520	24 [illegible]$700	124 [illegible]$000	14 [illegible]$000	114 203	776 450	168 720	22 [illegible]$000	116 [illegible]$500	17 [illegible]	196 [illegible]	976 236	240 240	47 [illegible]$300	241 [illegible]$000	32 [illegible]
[illegible]	166 859	487 514	97 200	50 [illegible]$700	121 [illegible]$500	20 [illegible]$500	106 190	162 [illegible]	167 160	21 [illegible]$000	[illegible]	11 [illegible]	273 519	1 150 510	264 720	71 [illegible]$700	321 [illegible]$000	31 [illegible]
[illegible]	172 342	746 012	127 [illegible]	51 [illegible]$600	186 [illegible]$500	26 [illegible]$500	155 617	850 384	208 920	[illegible]	[illegible]	26 [illegible]	327 959	1 601 376	336 180	82 [illegible]$800	114 [illegible]	53 [illegible]
[illegible]	172 901	752 350	129 100	51 [illegible]$700	183 [illegible]$500	26 [illegible]$000	264 426	1 253 062	115 100	52 [illegible]$200	187 [illegible]	30 [illegible]	437 327	1 985 412	244 200	104 [illegible]$900	271 [illegible]$800	57 [illegible]
[illegible]	34 495	293 018	21 480	10 [illegible]$500	73 [illegible]$500	4 [illegible]$000	90 817	697 521	89 880	12 [illegible]$000	104 [illegible]$000	11 [illegible]	95 312	990 512	111 360	22 511$900	177 [illegible]$500	15 [illegible]
[illegible]	3 105 180	7 602 670	814 100	901 524$900	1 875 [illegible]$500	174 [illegible]$000	3 419 057	11 408 050	1 617 620	658 [illegible]$100	1 731 [illegible]$500	202 [illegible]$000	6 454 137	19 110 720	2 152 220	1 291 [illegible]$600	3 606 [illegible]$000	376 [illegible]

MERCADORIAS POR ESPECIE—TRAFEGO PROPRIO, TRAFEGO MUTUO E ALÉM NORTE

ANNO DE 1933

CODIGO	ESPECIE	Peso em Toneladas	Toneladas Kilometro	RECEITA
	GRUPO 1 — PRODUCTOS AGRICOLAS			
001	Café em grão	107.774	30.259.994	4.801:717$400
002	Trigo em grão	161	23.010	4:093$200
003	Milho	42.759	15.469.542	901:357$100
004	Feijão	19.326	4.749.170	597:792$500
005	Arroz	45.825	12.398.793	1.331:020$200
006	Outros cereaes	1.008	299.423	47:138$700
007	Farinha de trigo	99.593	35.141.458	2.901:469$500
008	Farinha de mandioca	6.723	2.157.242	163:520$900
009	Fubá e outras farinhas	5.168	1.614.345	143:503$800
010	Outros productos de moinho	22.210	4.962.750	391:751$700
011	Ferragens	1.365	634.726	57:207$200
012	Fumo	1.816	418.142	226:553$200
013	Matte	186	54.822	11:322$800
014	Algodão	8.860	2.982.621	804:473$600
015	Canna de assucar	4.360	113.543	17:909$100
016	Sementes farinhas e tortas oleoginosas	7.837	4.958.120	454:999$300
017	Cocos, castanhas e cacáo	1.916	550.756	97:915$200
018	Fructas citricas	51.628	3.388.356	261:908$700
019	Bananas	12.537	1.015.002	199:340$900
020	Outros fructos verdes ou frescos	9.865	7.096.754	196:200$600
021	Batatas e raizes alimenticias	32.153	13.213.493	1.257:748$900
022	Outros vegetaes ou legumes frescos	30.183	6.762.301	741:691$600
023	Fructas e legumes seccos	839	473.484	45:598$600
024	Outros productos vegetaes	14.620	2.772.763	347:801$900
	TOTAES	528.712	151.510.610	16.004:083$700
	GRUPO 2 — PRODUCTOS ANIMAES			
036	Peixes e mariscos não enlatados	1.487	489.790	129:077$900
037	Carne verde ou resfriada de qualquer gado	26.545	3.308.230	298:738$700
038	Xarque e carne preparada de qualquer gado	21.386	7.462.892	811:906$400
039	Carnes congeladas	2.019	750.804	20:442$800
040	Toucinho	2.059	279.578	99:372$100
041	Banha	2.886	511.273	177:011$600
045	Pelles e couros em bruto	6.340	815.774	285:639$000
047	Outros productos animaes não enlatados	24.304	3.423.874	567:898$800
	TOTAES	87.023	17.042.215	2.389:782$300
	GRUPO 3 — PRODUCTOS MINERAES.			
054	Carvão	11.905	2.554.522	241:044$700
055	Minerios de ferro e manganez	76.746	10.990.599	412:153$700
056	Outros minerios	1.151	76.341	7:492$700
058	Areia, argilla, cascalhos e pedra	98.806	12.165.958	794:513$600
059	Petroleo crú	34	1.024	154$900
060	Sal	70.297	20.194.313	1.705:263$000
061	Outros productos mineraes	3.366	1.191.724	129:105$600
	TOTAES	262.305	47.174.481	3.289:728$200
	GRUPO 4—PRODUCTOS FLORESTAES			
068	Madeiras em tóras falquejadas, lavradas ou roliças	40.435	5.100.510	489:519$300
069	Dormentes	1.350	227.644	28:577$300
070	Lenha	191.941	8.227.896	860:332$500
071	Madeiras serradas ou apparelhadas	58.711	14.606.316	1.459:905$300
072	Carvão vegetal	112.339	16.625.968	1.636:548$600
073	Outros productos florestaes	2.473	393.574	55.135$300
	TOTAES	407.249	45.181.908	4.530:018$300

Continuação

CODIGO	ESPECIE	Peso em Toneladas	Toneladas Kilometro	RECEITA
	GRUPO 5 — PRODUCTOS MANUFACTURADOS			
080	Petroleo { Gasolina	16.177	6.895.785	987:594$400
	Petroleo { Kerosene	6.797	2.685.483	625:190$200
081	Oleos mineraes e outros productos da refinação do petroleo	20.204	5.407.846	561:598$200
082	Oleos e banhas vegetaes	1.068	404.110	128:380$700
083	Assucar glycose e melado	62.140	15.040.021	3.214:567$800
084	Ferro guza	18.031	10.371.770	499:836$900
085	Trilhos e accessorios	2.525	1.127.067	107:706$200
086	Ferro e aço laminados, forjados para obras	22.338	10.256.790	1.089:955$300
087	Ferro e aço fundidos	2.652	763.583	72:344$300
088	Outros metaes fundidos, laminados ou estampados	2.264	1.541.861	191:579$000
089	Artigos de ferragistas e ferramentas	26.060	10.028.796	1.679:160$600
090	Machinismos e accessorios	4.170	1.302.384	347:248$200
091	Cimento	91.923	34.212.556	2.136:897$600
092	Tijolos	144.053	12.363.151	960:060$100
093	Telhas	26.174	2.567.682	276:800$600
094	Manilhas e outros artigos de ceramica, cimento ou gesso	14.654	3.020.205	465:861$400
095	Cal	29.879	5.880.679	411:127$100
096	Automoveis	1.669	804.822	353:392$600
097	Outros vehiculos	22.330	8.690.393	164:711$300
098	Haveres domesticos e moveis usados	3.187	754.242	319:990$400
099	Moveis novos	1.932	765.523	336:890$400
100	Aguas mineraes	9.333	1.879.312	328:822$700
101	Cervejas ou bebidas gazozas ou refrigerantes	15.954	6.156.731	1.017:051$100
102	Alcool e aguardente	5.431	3.045 745	370:488$100
103	Vinhos, licores e bebidas alcoolicas	2.486	838.497	360:406$700
104	Gelo	108	13.014	2:234$300
105	Adubos	3.199	542.286	36:747$400
106	Papel impressos e livros	24.654	7.174.384	1.522:988$300
107	Garrafas, artigos de vidro crystal e porcellana	16.129	6.228.813	876:010$800
108	Drogas, productos chimicos e explosivos	10.504	3.867.497	1.085:186$400
109	Tecidos	12.292	4.932.575	2.098:913$100
110	Alimentos, especiarias de qualquer especie	23.567	4.645.285	1.383:410$600
111	Lacticinios manufacturados	6.316	1.818.821	740:795$500
112	Artigos de charutaria	1.266	484.290	263:362$000
113	Artigos de armarinho	1.978	547.272	323:251$500
114	Couros e pelles manufacturados, artigo de pello	3.703	1.173.886	621:510$500
115	Cordoalhas, fibras e palhas manufacturadas	6.942	1.915.128	456:306$500
116	Madeira trabalhada	4.949	979.866	136:742$800
117	Outros manufacturados e productos não especificados	85.853	20.453.701	4.203:639$700
118	Vasilhame novo ou usado	26.588	7.091.702	896:509$400
	TOTAES	781.479	208.673.554	31.655:270$700

RECAPITULAÇÃO

GRUPO 1 — PRODUCTOS AGRICOLAS	528.712	151.510.610	16.004:086$700
GRUPO 2 — PRODUCTOS ANIMAES	87.023	17.042.215	2.389:782$300
GRUPO 3 — PRODUCTOS MINERAES	262.305	47.174.481	3.289:728$200
GRUPO 4 — PRODUCTOS FLORESTAES	407.249	45.181.908	4.530:018$300
GRUPO 5 — PRODUCTOS MANUFACTURADOS	781.479	208.673.554	31:655:270$700
TOTAL	2.066.768	469.582.768	57.868:886$200

MERCADORIA POR CLASSE E RESPECTIVO PERCURSO. TRAFEGO PROPRIO, MUTUO E ALÉM NORTE — RELATORIO DO ANNO DE 1933

	PESO	Toneladas Kilometro	RECEITA	Percurso Medio
Diversos da tabella C — 1	5.596	1.772.603	1.166:626$200	316
Diversos da tabella C — 2	23.961	8.285.953	4.068:329$400	345
Diversos da tabella C — 3	8.154	2.653.562	1.163:895$400	325
Diversos da tabella C — 4	41.277	11.109.906	4.498:700$400	269
Diversos da tabella C — 5	11.065	1.593.182	652:826$400	143
Diversos da tabella C — 6	50.824	11.938.648	4.148:033$700	234
Diversos da tabella C — 7	35.321	9.657.585	2.751:037$700	273
Diversos da tabella C — 8	25.475	6.052.518	1.571:502$500	237
Diversos da tabella C — 9	80.459	26.679.633	2.280:976$000	331
Diversos da tabella C — 10	45.820	10.503.011	1.798:367$700	229
Diversos da tabella C — 11	178.844	36.220.092	4.750:931$800	203
Diversos da tabella C — 12	306.390	68.894.852	5.955:745$900	223
Diversos da tabella C — 13	470.394	72.512.008	5.903:958$900	154
Diversos da tabella C — 14	240.322	68.429.753	4.914:934$600	284
Diversos da tabella C — 15	78.204	18.308.184	3.277:307$600	234
TARIFAS ESPECIAES	464.662	114.971.278	8.965:712$000	247
TOTAES	2.066.768	469.582.768	57.868:886$200	227

MERCA

TONELADAS UTEIS TRANSPORTADAS, NUMERO DE TONELADAS TRAFEGO PROPRIO DE CADA TRECHO

Codigo	TRECHOS	C1			02		
		PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA	PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA
01	D. Pedro II a Belem.	82.952	3.732.336	405:772$500	21.313	1.120.233	220:092$300
02	Ramal de Mangaratiba.	64.090	3.441.428	494:424$300	7 653	251.076	45:863$500
03	Ramal de Austin	641	19.656	1:828$200	—	—	—
04	Ramal de Paracamby	6.750	465.774	64:515$800	28	2.025	291$000
05	Belem a Barra do Pirahy	42.129	3 671.158	781:561$000	642	62.148	10:134$000
06	Barra do Pirahy a E. Rios	28 167	4 208.743	397:434$300	263	37.931	12:283$800
07	Barra do Pirahy a Cachoeira	66.285	14 470.120	1.740:539$400	1.388	306.402	56:442$200
08	Ramal de Bananal	133	21.537	4:155$500	30	4.974	1:000$600
09	Cachoeira a Norte.	136.306	50.160.777	5.886:516$800	2.226	887.890	73:301$100
10	Ramal de Piquete	161	35.590	9:747$900	—	—	—
11	Variante de Poá.	2.063	1.065.377	83:396$500	51	26.374	2:488$700
12	E. Rios a S. Dumont	4.756	1 258.163	192:421$900	71	22.812	3:297$100
13	Ramal de Lima Duarte	228	63.035	19:621$800	1	17	9$600
14	S. Dumont a Lafayette.	22.408	9.437.569	753:192$500	255	98.425	7:483$500
15	Ramal de Piranga	801	267.456	61:366$100	20	580	53$000
16	Lafayette a Burnier.	1 784	793 521	71:043$100	1	15	11$700
17	Ramal de Paraopeba.	19.041	9.516.722	700:284$000	76	20.705	5:250$100
18	Burnier a G. Carneiro.	2.780	1.355.246	123:280$200	56	25.934	1:655$900
19	Ramal de Ponte Nova	3.439	1.791.625	190:453$300	55	23.407	3:625$800
20	Ramal de Sta. Barbara.	19.675	8.917.059	765:107$100	26	7.427	625$900
21	Ramal de B. Horizonte.	3.169	1.838.078	136:344$300	7	609	407$100
22	G. Carneiro a Corintho	4.722	2.265.342	252:653$400	312	116.722	11:457$900
23	Corintho a Monte Claros	1.873	1.760.883	124:857$000	—	—	—
24	Ramal de Diamantina.	239	217.852	14:190$700	6	5.936	460$500
25	Ramal de Pirapóra	2.532	2 452.555	153:410$600	2	113	33$100
26	Alfredo Maia a Belem.	2.964	436.010	40:501$000	48	8.122	1:025$600
27	Rio d'Ouro	652	21.955	2.730$100	1	27	13$900
28	Therezopolis	553	11.842	1:537$300	1	7	3$100
29	Belem G. Portella	734	199.799	26:806$900	64	16.001	1:556$400
30	G. Portella a Porto Novo.	865	165.404	39:213$700	28	4.227	632$400
31	G. Portella a B. Vassouras.	150	49.973	10:663$800	6	573	220$600
32	Juparanã a Valença.	562	85.346	33:531$900	8	549	202$500
33	Valença a Sta. Rita.	544	103.387	37:524$200	5	237	80$600
34	Valença a A. Arinos	646	129.074	32:946$200	29	3.084	1:845$500
	TOTAES	524.794	124.430.392	13.653:573$300	34.672	3.054.582	461:849$000

DORIAS

KILOMETRO UTEIS REALIZADAS E RECEITA PRODUZIDA NO
DE PROCEDENCIA PARA CADA TRECHO DE DESTINO — ANNO DE 1933

03			04			TOTAL		
PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA
141	6.220	1:844$400	3.282	271.421	73:700$000	107.688	5.130.210	701:409$200
3	6	7$400	276	2.633	474$600	72.022	3.695.143	540:769$800
—	—	—	—	—	—	641	19.656	1:828$200
41	1.263	115$000	681	3.092	480$400	7.500	472.154	65:402$200
20	1.160	155$500	106	3.873	770$700	42.897	3:738.339	792:621$200
3	2.531	22$400	141	13.166	2:121$000	28.574	4.262.371	411:361$500
2	98	42$100	158	18.589	4:451$400	67.833	14.795.209	1.801:475$100
—	—	—	1	48	26$100	164	26.559	5:182$200
10	2.933	395$100	355	131.864	14:267$400	138.897	51.183.464	5.974:480$400
1	3.751	36$400	—	—	—	162	39.341	9:784$300
—	—	—	—	—	—	2.114	1.091.751	85:885$200
2	143	34$900	24	6.319	444$300	4.853	1.287.437	196:198$200
—	—	—	140	500	100$600	369	63.552	19:732$000
—	—	—	1	3	2$900	22.664	9.535.997	760:678$900
—	—	—	—	—	—	821	268.036	61:419$100
—	—	—	—	—	—	1.785	793.536	71:054$800
—	—	—	—	—	—	19.117	9.537.427	705:534$100
—	—	—	2	125	19$200	2.838	1.381.305	124:955$300
—	—	—	2	17	14$500	3.496	1.815.049	194:093$600
—	—	—	—	—	—	19.701	8.924.486	765:733$000
—	—	—	1	11	5$700	3.177	1.838.698	136:757$100
—	—	—	5	2.689	167$500	5.039	2.384.753	264:278$800
—	—	—	20	6.300	17$500	1.893	1.767.183	124:874$500
—	—	—	—	—	—	245	223.788	14:651$200
—	—	—	—	—	—	2.534	2.452.668	153:443$700
—	—	—	127	1.562	199$300	3.139	445.694	41:725$900
—	—	—	—	—	—	653	21.982	2:744$000
—	—	—	—	—	—	554	11.849	1:540$400
—	—	—	89	2.799	478$700	887	218.599	28:842$000
—	—	—	8	362	181$200	901	169.993	40:027$300
—	—	—	7	233	69$300	163	50.779	10:953$700
—	—	—	5	96	61$600	575	85.991	33:796$000
—	—	—	—	—	—	549	103.624	37:604$800
—	—	—	—	—	—	675	132.158	34:791$700
223	18.105	2:653$200	5.431	465.702	98:053$900	565.120	127.968.781	14.216:129$400

Continuação

Codigo	TRECHOS	05			06		
		PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA	PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA
01	D. Pedro II a Belem.....	25.009	3.353.498	448:550$100	6 777	883.544	215:259$000
02	Ramal de Mangaratiba....	13	773	343$700	26	3.358	915$000
03	Ramal de Austin.....	42	1.768	160$000	26	1.556	180$000
04	Ramal de Paracamby.....	40	1.073	199$500	11	305	96$100
05	Belem a Barra do Pirahy .	6.264	67 906	13:365$500	2 066	43.101	9:339$400
06	B. do Pirahy a E. Rios....	1.413	60.242	13:697$900	5.098	91.052	35:099$400
07	B. do Pirahy a Cachoeira..	857	81.399	26:990$600	601	77.360	21:118$900
08	Ramal de Bananal.....	30	2 653	686$500	16	997	479$400
09	Cachoeira a Norte	1.716	600.798	84:956$100	1.661	536.864	77:071$800
10	Ramal de Piquete.	1	9	3$000	1	56	19$400
11	Variante do Poá.....	69	13.354	1:612$200	19	8.587	1:347$700
12	Entre Rios Sto. a Dumont.	156	24.348	4:079$900	2.437	69.372	15:754$800
13	Ramal de Lima Duarte .	9	996	272$300	9	434	174$700
14	S. Dumond a Lafayette...	127	37.197	3:546$700	135	19.879	3:594$200
15	Ramal de Piranga.....	1	28	31$100	216	33.874	10:387$400
16	Lafayette a Burnier.....	—	—	—	1	11	4$600
17	Ramal de Paraopeba.....	11	2.838	597$100	20	4.698	1:307$600
18	Burnier a G. Carneiro.....	7	436	151$700	182	20.863	4:274$200
19	Ramal de Ponte Nova....	3	77	23$600	14	5.864	1:346$800
20	Ramal de Sta. Barbara....	2	165	31$500	165	47.893	5:823$000
21	Ramal de Bello Horizonte..	3	403	109$200	55	6 376	957$600
22	G. Carneiro a Corintho....	9	2.943	404$100	26	10.300	964$700
23	Corintho a Montes Claros.	11	2.941	114$700	5	280	110$200
24	Ramal de Diamantina....	—	—	—	1	15	3$100
25	Ramal de Pirapóra.....	32	1.705	637$000	2	1.618	86$600
26	A. Maia a Belem.....	130	4.756	1:436$300	4.326	354.597	88:731$600
27	Rio d'Ouro.....	3	69	32$300	5	49	22$000
28	Therezopolis.....	—	—	—	—	—	—
29	Belem a G. Portella.....	15	1.076	269$700	69	6.769	1:403$800
30	G. Portella a Porto Novo.	79	10.872	3:824$500	3.657	166.092	197:409$800
31	G. Portella a B. Vassouras	14	580	254$600	78	3.563	2:169$200
32	Juparanã a Valença.....	19	1.263	651$100	340	7.561	1:981$600
33	Valença a Sta. Rita....	41	4.450	867$800	102	8.620	3:613$000
34	Valença a Af. Arinos.....	7	94	56$000	90	7.915	911$600
	TOTAES.....	36.133	4.280.710	607:956$300	28.237	2.423.423	701:958$200

07			08			TOTAL		
PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA
18.998	3.729.615	820:664$000	765	139.676	39:707$400	51.549	8.106.333	1.524:180$500
83	9.132	2:219$600	3	50	21$500	125	13.313	3:502$800
1	8	12$300	—	—	—	69	3.332	352$300
9	392	126$200	—	—	—	60	1.770	421$800
1.630	72.723	20:344$200	19	1.426	942$300	9.979	185.156	43:991$400
632	42.105	21:109$600	35	3.454	1:140$400	7.178	196.853	71:047$300
6.216	325.449	94:352$600	479	26.658	7:165$600	8.153	510.866	149:627$700
1.030	19.534	3:145$500	30	362	104$300	1.106	23.546	4:415$700
9.565	1.922.549	400:120$100	171	50.506	8:721$800	13.113	3.110.717	570:869$800
2	21	16$400	—	—	—	4	86	38$800
372	125.171	12:113$800	2	830	200$100	462	147.942	15:273$800
195	52.218	11:277$300	11	1.226	459$100	2.799	147.164	31:571$100
24	179	56$300	1	130	56$600	43	1.739	559$900
500	189.753	12:855$000	1	8	3$300	763	246.837	19:999$700
1	248	115$200	—	—	—	218	34.150	10:533$700
1	52	22$600	—	—	—	2	63	27$200
7	2.429	870$900	—	—	—	38	9.965	2:775$600
5	264	51$100	4	281	94$900	198	21.844	4:571$900
7	1.605	635$800	1	25	14$200	25	7.571	2:020$400
5	1.946	153$900	—	—	—	172	50.004	6:008$400
6	1.957	467$800	—	—	—	64	8.736	1:534$600
224	72.701	6:517$000	1	48	22$000	260	85.992	7:908$200
1	191	11$100	14	5.653	511$000	31	9.065	747$000
1	5	4$600	—	—	—	2	20	7$700
41	40.636	1:697$000	—	—	—	75	43.959	2:420$600
46	3.637	1:715$400	2	46	20$900	4.504	363.036	91:904$200
41	1.495	183$600	—	—	—	49	1.613	237$900
—	—	—	—	—	—	—	—	—
116	7.798	2:488$100	3	414	169$500	203	16.057	4:331$100
106	7.375	38:981$300	20	835	234$500	3.862	185.174	240:450$100
10	587	283$200	2	19	6$400	104	4.749	2:713$400
11	1.579	863$100	4	17	24$500	374	10.420	3:520$300
25	2.579	731$800	2	17	19$200	170	15.666	5.231$800
5	550	146$100	—	—	—	102	8.559	1:113$700
39.916	6.636.483	1.454:352$500	1.570	231.681	59:643$400	105.856	13.572.297	2.823:910$400

Continuação

Codigo	TRECHOS	09			10		
		PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA	PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA
01	D. Pedro II a Belem	97.803	48.023.398	3.713:183$900	16	3.857	1:614$600
02	Ramal de Mangaratiba	1.208	496.826	54:065$100	2	12	8$900
03	Ramal de Austin	—	—	—	—	—	—
04	Ramal de Paracamby	52	12.996	4:430$500	—	—	—
05	Belem a Barra do Pirahy	3.028	1.137.998	195:911$400	—	—	—
06	Barra do Pirahy E. Rios	343	123.513	83:680$400	—	—	—
07	B. do Pirahy a Cachoeira	14.143	1.998.237	417:950$500	72	6.961	1:861$700
08	Ramal de Bananal	49	9.368	2:180$800	1	1	3$000
09	Cachoeira a Norte	107.285	6.494.109	1.010:323$600	626	16.670	6:861$600
10	Ramal de Piquete	129	7.572	1:930$200	5	38	30$400
11	Variante de Poá	1.556	288.176	38:317$700	—	—	—
12	E. Rios a S. Dumont	1.408	702.493	146:364$600	1	27	18$400
13	Ramal de Lima Duarte	28	12.151	3.869$200	1	4	2$000
14	S. Dumont a Lafayette	1.485	730.098	156:194$500	11	4.122	355$300
15	Ramal de Piranga	7	1.867	551$800	—	—	—
16	Lafayette a Burnier	67	8.538	989$000	13	6.248	523$300
17	Ramal de Paraopeba	728	554.725	54:521$700	1	183	19$000
18	Burnier a G. Carneiro	1.887	1.515.377	90:996$200	—	—	—
19	Ramal de Ponte Nova	622	452.445	38:513$100	20	100	12$000
20	Ramal de Sta. Barbara	8 680	7.520.023	358:516$200	—	—	—
21	Ramal de B. Horizonte	435	323.365	59:073$200	2	82	29$800
22	G Carneiro a Corintho	3.116	3.026.583	178:698$100	1	657	9$400
23	Corintho a Montes Claros	518	689.709	33:485$400	—	—	—
24	Ramal de Diamantina	34	4.969	703$300	—	—	—
25	Ramal de Pirapóra	487	610.988	28:066$200	—	—	—
26	Alfredo Maia a Belem	179	91.678	8:283$900	2	946	119$700
27	Rio d'Ouro	4	212	93$600	—	—	—
28	Therezopolis	20	19.340	978$500	—	—	—
29	Belem a G. Portella	812	48.104	8:278$300	1	8	6$000
30	G. Portella a Porto Novo	98	48.060	13:064$800	—	—	—
31	G. Portella a B. Vassouras	50	33.005	4:999$200	—	—	—
32	Juparanã a Valença	280	136.643	38:421$000	—	—	—
33	Valença a Sta. Rita	18	6.926	1.741$000	1	12	6$600
34	Valença a Af. Arinos	28	12.472	4:526$100	—	—	—
	TOTAES	246.587	75.141.964	6.752:903$000	776	39.928	11:481$700

11			12			TOTAL		
PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA
4	866	133$500	29.091	8.274.132	1.171:976$100	126.914	56.302.253	4.886:908$100
20	840	104$000	89	24.362	6:585$800	1.319	522.040	60:763$800
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	9	1.835	370$900	61	14.831	4:801$400
—	—	—	146	26.245	8:383$800	3.174	1.164.243	204:295$200
1	21	2$500	3.023	223.408	29:513$000	3.367	346.942	113:195$900
—	—	—	1.771	460.654	84:339$300	15.986	2.465.852	504:151$500
—	—	—	1	39	25$200	51	9.408	2:209$000
2	699	343$100	5.887	3.033.656	407:254$700	113.800	9.545.134	1.424:783$000
—	—	—	1	7	10$000	135	7.617	1:970$600
—	—	—	435	199.893	25:967$600	1.991	488.069	64:285$300
1	5	4$100	23.305	757.035	110:851$500	24.715	1.459.560	257:238$600
—	—	—	10.646	432.291	53:603$700	10.675	444.446	57:474$900
—	—	—	5.608	544.535	136:454$600	7.104	1.278.755	293:004$400
1	25	11$800	2.928	112.397	18:762$700	2.936	114.289	19:326$300
—	—	—	118	24.321	3:014$500	98	39.107	4:526$800
—	—	—	841	232.817	46:813$900	1.570	787.725	101:354$600
—	—	—	209	47.330	8:016$500	2.096	1.562.707	99:012$700
20	100	12$000	260	32.643	4:734$900	922	485.288	43:272$000
—	—	—	424	130.943	11:514$800	9.104	7.650.966	370:031$000
—	—	—	459	150.451	30:776$100	896	473.898	89:879$100
—	—	—	1.907	779.823	87:355$200	5.024	3.807.063	266:062$700
—	—	—	600	446.007	33:906$200	1.118	1.135.716	67:391$600
—	—	—	119	68.086	7:021$700	153	73.055	7:725$000
—	—	—	160	116.687	5:991$400	647	727.675	34:057$600
—	—	—	417	53.209	25:720$900	598	145.833	34:124$500
—	—	—	2	17	12$700	6	229	106$300
—	—	—	—	—	—	20	19.340	978$500
—	—	—	21	5.963	719$800	834	54.075	9:004$100
—	—	—	550	48.308	10:839$800	648	96.368	23:904$600
—	—	—	97	17.094	4:455$300	147	50.099	9:454$500
—	—	—	68	6.647	1:722$100	348	143.290	40:143$100
—	—	—	41	5.565	1:434$200	60	12.503	3:181$800
—	—	—	117	5.714	2:123$600	145	18.186	6:649$700
49	2.556	611$000	89.350	16.262.114	2.340:272$500	336.762	91.446.562	9.105:268$200

Continuação

Codigo	TRECHOS	13			14		
		PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA	PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA
01	D. Pedro II a Belem.....	847	259.264	38:795$200	9.083	11.636.825	602:421$000
02	Ramal de Mangaratiba....	4	26	19$100	14	1.766	489$700
03	Ramal de Austin.....	—	—	—	—	—	—
04	Ramal de Paracamby.....	—	—	—	3	1.000	109$500
05	Belem a Barra do Pirahy..	5	151	70$200	37	11.426	1:523$000
06	Barra do Pirahy a E. Rios	5	78	34$000	24	2.459	1:518$900
07	B. do Pirahy a Cachoeira...	6	184	294$900	677	217.637	30:352$400
08	Ramal de Bananal.....	1	7	4$000	—	—	—
09	Cachoeira a Norte.....	29	12.763	3:295$000	1.393	837.946	131:680$400
10	Ramal de Piquete.....	—	—	—	1	3.112	1:563$500
11	Variante de Poá.....	—	—	—	27	8.084	1:593$600
12	Entre Rios a S. Dumont...	1.703	91.453	52:551$500	2.801	289.701	129:530$000
13	Ramal de Lima Duarte...	295	4.769	1:316$700	6	158	75$600
14	S. Dumont a Lafayette...	54	8.249	640$300	18.649	295.168	49:638$900
15	Ramal de Piranga.....	11	894	308$300	214	10.595	2:152$700
16	Lafayette a Burnier.....	1	15	5$900	146	7.846	2:693$400
17	Ramal de Paraopeba.....	7	1.400	954$900	709	143.889	32:391$400
18	Burnier a G. Carnairo.....	13	2.833	382$600	102	10.635	3:138$300
19	Ramal de Ponte Nova....	4	155	35$000	300	48.189	15:095$800
20	Ramal de Sta. Barbara....	5	1.706	195$200	1.928	269.669	9:161$000
21	Ramal de B. Horizonte....	13	934	833$300	387	161.477	45:075$000
22	Gen. Carneiro a Corintho..	13	3.688	451$000	361	87.388	12:825$600
23	Corintho a Montes Claros..	—	—	—	196	96.732	7:356$100
24	Ramal de Diamantina....	—	—	—	49	23.126	1:788$600
25	Ramal de Pirapóra.....	—	—	—	12	3.937	704$300
26	Alfredo Maia a Belem.....	2	347	72$000	39	14.036	2:119$400
27	Rio d'Ouro.....	—	—	—	29	2.927	112$000
28	Therezopolis.....	—	—	—	1	18	3$200
29	Belem a Gover. Portella ..	—	—	—	11	4.984	468$600
30	Gover. Portella a P. Novo .	4	274	122$400	28	6.984	3:322$100
31	Gover. Por a B. Vassouras	1	33	20$100	66	13.566	2:449$000
32	Juparanã a Valença.....	4	54	36$400	14	859	321$400
33	Valença a Sta. Rita.....	4	196	146$800	6	258	95$700
34	Valença a Af. Arinos.....	2	21	14$700	6	70	52$600
	TOTAES.....	3.033	389.494	100:599$500	36.319	14.212.467	1.091:822$700

15			16			TOTAL		
PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA
1.831	616.775	85:536$400	229	509.024	21:285$900	11.990	13.021.888	748:038$500
1	7	5$800	1	25	14$300	20	1.824	528$900
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	3	1.000	109$500
5	197	140$600	2	171	53$600	49	11.945	1:787$400
2	164	106$900	2	199	23$000	33	2.900	1:682$800
103	23.667	4:127$600	6	2.643	476$000	792	244.131	35:250$900
—	—	—	1	21	7$700	2	28	11$700
45	15.645	3:994$900	38	25.725	2:670$600	1.505	892.079	141:640$900
—	—	—	1	21	15$000	2	3.133	1:578$500
2	42	35$600	1	14	3$000	30	8.140	1:632$200
952	67.684	25:509$300	18	3.455	1:673$400	5.474	452.293	209:264$200
3	75	61$400	—	—	—	304	5.002	1:453$700
87	11.471	1:832$200	287	12.494	2:822$000	19.077	327.382	54:933$400
152	3.384	1:256$000	1	26	5$400	378	14.899	3:722$400
5	480	67$400	209	4.485	1:404$300	361	12.826	4:171$000
25	7.583	3:309$700	125	6.899	2:057$500	866	159.771	38:713$500
16	3.692	699$200	123	4.857	1:538$100	254	22.017	5:758$200
42	1.159	623$400	474	38.982	5:848$000	820	88.485	21:602$200
8	693	334$800	28	3.799	1:190$900	1.969	275.867	10:881$900
91	33.752	4:067$400	57	5.283	1:686$500	548	201.446	51:662$200
10	2.014	410$800	91	10.525	1:770$500	475	103.615	15:457$900
—	—	—	8	619	124$600	204	97.351	7:480$700
—	—	—	—	—	—	49	23.126	1:788$600
—	—	—	3	1.311	92$200	15	5.248	796$500
1	271	55$700	24	777	114$000	66	15.431	2:361$100
—	—	—	—	—	—	29	2.927	112$000
—	—	—	—	—	—	1	18	3$200
—	—	—	—	—	—	11	4.984	468$600
—	—	—	—	—	—	32	7.258	3:444$500
31	3.159	534$500	1	14	4$700	99	16.772	3:008$300
5	190	94$200	2	49	23$700	25	1.152	475$700
—	—	—	1	34	18$100	11	488	260$600
2	4	6$600	1	246	57$900	11	341	131$800
3.419	792.108	132:810$400	1.734	631.698	44:980$900	45.505	16.025.767	1.370:213$500

CONTINUAÇÃO

Codigo	TRECHOS	17			18		
		PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA	PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA
01	D. Pedro II a Belem.....	25.362	12.303.298	2.312:241$600	5.181	2.732.069	600:084$10
02	Ramal de Mangaratiba....	76	46.195	1:495$000	1	87	42$80
03	Ramal de Austin.....	2	180	70$500	—	—	—
04	Ramal de Paracamby.....	2	366	84$600	—	—	—
05	Belem a Barra do Pirahy .	35	16.196	3:976$500	11	1.527	506$10
06	Barra do Pirahy a E. Rios	18	3.592	949$300	42	1.288	104$10
07	Barra do Pirahy aCachoeira	559	330.311	26:398$600	103	53.441	6:484$00
08	Ramal de Bananal.....	—	—	—	1	1	3$00
09	Cachoeira a Norte.....	7.193	6.447.809	846:841$500	1.362	1.084.312	90:695$50
10	Ramal de Piquete	45	2.969	456$100	2	74	16$30
11	Variante de Poá.....	74	22.601	2:856$400	157	20.310	3:281$70
12	E. Rios a S. Dumont....	1 069	250.325	84:351$600	199	47.564	12:898$70
13	Ramal de Lima Duarte .	7	655	254$100	22	669	58$90
14	S. Dumont a Lafayette...	959	183.813	31:563$300	551	71.341	19:595$90
15	Ramal de Piranga.....	11	1.186	472$700	1	133	32$70
16	Lafayette a Burnier....	297	31.050	5:759$500	15.970	534.451	34:768$80
17	Ramal de Paraopeba.....	20 289	1.962.812	144:654$800	1.153	75.364	24:655$30
18	Burnier a G. Carneiro..	15.520	383.319	46:552$900	5.006	115.937	19:646$60
19	Ramal de Ponte Nova .	1 271	170.875	45:180$200	3.662	392.566	42:542$00
20	Ramal de Sta. Barbara....	6.843	355.498	60:945$000	2.331	140.594	20:721$90
21	Ramal de B. Horizonte....	825	32.618	17:683$500	906	58.452	25:629$90
22	G. Carneiro a Corintho...	11.974	914.039	110:821$200	6.588	910.826	112:801$70
23	Corintho a Montes Claros..	2.146	899.135	96:112$600	2.567	1.179.090	94:044$30
24	Ramal de Diamantina...	1 192	394.523	41:890$100	440	145.398	14:127$70
25	Ramal de Pirapóra.. ...	575	218.633	40:331$400	338	118.537	20:492$80
26	Alfredo Maia a Belem.....	163	34.450	4:247$000	172	4.292	628$500
27	Rio d'Ouro	1	55	17$200	—	—	—
28	Therezopolis.....	82	3.354	433$100	—	—	—
29	Belem a Gover. Portella...	5	1.299	441$900	—	—	—
30	G. Portella a Porto Novo..	18	7.807	3:000$000	4	524	242$000
31	G. Portella a B. Vassouras	105	32.737	4:529$300	116	25.802	2:697$800
32	Juparanã a Valença.....	42	17.290	5:945$500	.4	74	39$500
33	Valença a Sta. Rita.....	3	57	20$400	5	623	91$100
34	Valença a Af. Arinos.....	66	3.933	675$700	1	8.400	11$700
	TOTAES.....	96.829	25.072.980	3.941:253$100	46.896	7.723.746	1.146:944$800

19			20			TOTAL		
PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA
3.175	1.550.130	328:692$300	10.923	6.323.925	571:027$900	44.641	22.909.422	3.812:045$900
2	59	9$800	64	14.450	842$800	143	60.791	2:390$400
—	—	—	—	—	—	2	180	70$500
20	740	67$800	—	—	—	22	1.106	152$400
11	1.797	1:188$900	73	840	486$100	130	20.360	6:157$900
6	519	167$400	24	3.967	313$300	90	9.366	1:534$100
404	212.150	22:071$600	247	87.206	9:046$000	1.313	683.108	64:000$200
—	—	—	—	—	—	1	1	3$000
453	1.312.211	56:227$400	1.698	1.410.495	93:255$600	10.706	10.254.827	1.087:020$000
1	2	17$700	31	1.230	137$700	79	4.275	627$800
63	16.015	2:633$200	972	104.877	6:886$100	1.266	163.803	15:657$400
347	95.213	35:613$800	233	78.547	19:174$700	1.848	471.649	152:038$800
1	42	24$900	2	57	5$900	32	1.423	343$800
1.074	124.295	18:788$600	567	75.331	7:779$900	3.151	454.780	77:727$700
2	164	55$800	2	149	70$600	16	1.632	631$800
349	18.091	2:201$800	2.854	246.994	20:117$100	19.470	830.586	62:847$200
612	121.746	43:309$800	1.820	105.733	49:845$300	23.874	2.265.655	262:465$200
283	76.554	7:630$600	6.342	265.554	27:455$700	27.151	841.364	101:285$800
7.214	276.328	100:299$300	7.623	973.962	86:502$400	19.770	1.813.731	274:523$900
431	90.584	15:459$400	91.857	4.878.981	272:330$100	101.462	5.465.657	369:455$500
535	91.074	44:519$900	1.882	104.238	46:939$000	4.148	286.382	134:772$300
1.438	225.199	37:764$700	13.596	1.096.657	84:879$600	33.596	3.146.721	346:267$200
321	144.267	16:265$700	14	4.190	1:013$100	5.048	2.226.682	207:435$700
57	25.746	4:151$200	578	282.763	17:087$200	2.267	848.430	77:256$200
119	66.034	9:124$300	8	2.776	541$700	1.040	405.980	70:490$200
75	13.894	21:854$400	268	14.961	1:051$000	678	67.597	27:780$900
4	1.234	356$100	36	5.371	460$900	41	6.660	834$200
1	23	13$800	—	—	—	83	3.377	446$900
22	136	22$300	16	6.767	531$500	43	8.202	995$700
11	1.850	740$000	8	1.595	456$600	41	11.776	4:438$600
30	8.312	2:266$200	21	547	107$800	272	67.398	9:601$100
7	278	115$000	104	8.995	895$600	157	26.637	6:995$600
3	19	28$800	—	—	—	11	699	140$300
24	480	91$300	1	14	8$000	92	12.827	786$700
7.095	4.475.186	771:773$800	141.864	16.101.172	1.319:249$200	302.684	53.373.084	7.179:220$900

Continuação

Codigo	TRECHOS	21			22		
		PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA	PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA
01	D. Pedro II a Belem.....	20.471	11.373.976	1.931:642$100	7.881	4.693.158	786:702$200
02	Ramal de Mangaratiba....	10	3.362	1:409$500	48	26.242	1:377$900
03	Ramal de Austin.....	—	—	—	—	—	—
04	Ramal de Paracamby.....	—	—	—	—	—	—
05	Belem a Barra do Pirahy..	52	4.837	1:673$600	12	3.685	1:769$500
06	Barra do Pirahy a E. Rios	9	3.386	1:063$100	27	1.156	278$800
07	B. do Pirahy a Cachoeira..	947	771 580	114:606$100	318	224.933	24:708$200
08	Ramal de Bananal.....	—	—	—	—	—	—
09	Cachoeira a Norte.	5.111	4.290.942	539:951$500	1.026	819.100	100:355$000
10	Ramal de Piquete.....	40	13 160	1:431$500	1	17	13$900
11	Variante Poá.....	1 381	237.004	41:966$800	280	29.431	7:934$200
12	Entre Rios a S. Dumont ...	493	149.307	52:349$900	278	110.035	49:043$300
13	Ramal de Lima Duarte...	6	865	509$300	—	—	—
14	S. Dumont a Lafayette...	207	41.579	10:295$000	113	30.159	5:185$700
15	Ramal de Piranga.....	9	1.892	654$600	2	142	22$400
16	Lafayette a Burnier.....	1.277	56.889	9:416$800	40	8.581	1:188$000
17	Ramal de Paraopeba.....	9.239	424.434	43:753$900	1 159	174.288	69:354$900
18	Burnier a G. Carneiro. ...	7.033	165.146	21:637$200	267	33.934	8:034$700
19	Ramal de Ponte Nova....	937	99.685	22:617$800	249	81.615	24:488$600
20	Ramal de S. Barbara.....	7.074	364.517	54:438$200	518	65.486	16:908$700
21	Ramal de B. Horizonte....	315	18.351	1:640$900	1.198	219.728	66:783$200
22	G. Carneiro a Corintho....	6 518	447.699	66:928$200	5.214	336.539	117:031$500
23	Corintho a Montes Claros.	1.269	567.445	84:631$800	3 755	1.021.191	254:104$400
24	Ramal de Diamantina....	316	97.316	13:281$100	794	100.972	25:895$700
25	Ramal de Pirapóra	230	70.910	14:916$000	2 176	436.362	135:008$900
26	Alfredo Maia a Belem.. ..	1.571	51 678	6:294$600	29	4.206	1:047$900
27	Rio d'Ouro.....	—	—	—	1	28	15$300
28	Therezopolis.....	—	—	—	—	—	—
29	Belem a G. Portella.....	1	132	73$500	4	1.789	161$200
30	G. Portella a Porto Novo..	17	7.638	3:125$900	15	4.528	1:699$800
31	G. Portella a B. Vassouras	95	19.708	3:596$800	218	18.479	1:887$200
32	Juparanã a Valença.....	10	5.113	1:623$300	4	177	61$300
33	Valença a Sta. Rita.	4	1.110	565$400	1	57	22$100
34	Valença a Af. Arinos.. ...	4	659	325$700	3	34	44$000
	TOTAES.....	64.646	19.290.320	3.046:420$100	25.631	8.446.052	1.704:128$500

23			24			TOTAL		
PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA
4.571	4.727.796	484:552$800	3.279	3.189.436	369:465$900	36.202	23.984.366	3.572:363$000
4	715	163$400	4	347	127$900	66	30.666	3:078$700
—	—	—	1	940	318$500	1	940	318$500
—	—	—	1	115	40$100	1	115	40$100
8	1.341	708$800	11	786	609$700	83	10.649	4:761$600
3	414	138$800	1	130	46$900	40	5.086	1:527$600
62	62.886	8:596$400	94	73.483	10:536$600	1.421	1.132.882	158:447$300
—	—	—	—	—	—	—	—	—
161	210.919	36:308$800	451	302.503	38:090$800	6.749	5.623.464	714:706$100
—	—	—	—	—	—	41	13.177	1:445$400
110	56.697	8:242$100	31	13.422	2:594$600	1.802	336.554	60:737$700
344	269.505	59:098$500	130	90.748	21:944$800	1.245	619.595	182:436$500
—	—	—	1	9	8$500	7	874	517$800
28	8.671	3:179$800	37	15.755	3:897$500	385	96.164	22:558$000
—	—	—	1	2	3$000	12	2.036	680$000
4	254	52$700	5	828	151$800	1.326	66.552	10:809$300
562	267.771	113:126$200	302	112.937	41:227$800	11.262	979.430	267:462$800
51	26.117	5:430$300	51	13.696	2:854$000	7.402	238.893	37:956$200
140	102.328	15:860$800	8	1.034	226$800	1.334	284.662	63:194$000
10	1.898	425$700	151	23.955	3:696$800	7.753	455.856	75:469$400
562	272.428	103:658$400	272	103.301	40:858$200	2.347	613.808	212:940$700
650	207.828	53:157$200	492	97.297	25:224$500	12.874	1.089.363	262:341$400
0 563	147.935	41:747$800	127	43.287	16:452$100	15.714	1.779.858	396:936$100
155	40.121	10:088$600	1.114	83.116	20:368$300	2.379	321.525	69:633$700
33	8.464	2:632$400	83	21.275	9:563$200	2.522	537.011	162:120$500
29	2.359	379$400	8	1.483	362$600	1.637	59.726	8:084$500
60	3.043	287$400	3	127	20$700	64	3.198	323$400
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	33	15$900	12	3.377	1:595$200	18	5.331	1:845$800
3	196	49$500	3	252	81$700	38	12.614	4:956$900
14	2.993	1:174$800	30	3.391	1:280$800	357	44.571	10:939$600
11	4.316	1:066$400	5	811	221$500	30	10.417	2:972$500
5	829	284$200	—	—	—	10	1.996	871$700
8	359	153$100	3	90	46$900	18	1.142	569$700
18.152	6.428.216	950:580$200	6.711	4.197.933	611:917$700	115.140	38.362.521	6.313:046$500

Continuação

Codigo	TRECHOS	25			26		
		PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA	PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA
01	D. Pedro II a Belem	2.412	2.185.521	218:313$900	3.497	143.231	23:710$400
02	Ramal de Mangaratiba	—	—	—	97	7.272	613$200
03	Ramal de Austin	—	—	—	2	331	34$900
04	Ramal de Paracamby	—	—	—	40	2.426	847$900
05	Belem a Barra do Pirahy	6	1.091	665$100	371	28.411	5:804$200
06	Barra do Pirahy a E. Rios	1	62	21$700	13.078	2.146.345	199:888$300
07	B do Pirahy a Cachoeira	49	45.595	3:322$200	355	69.777	14:034$700
08	Ramal de Bananal	—	—	—	—	—	—
09	Cachoeira a Norte	140	160.463	19:621$300	300	71.767	7:469$200
10	Ramal de Piquete	—	—	—	—	—	—
11	Variante de Poá	102	33.647	3:906$200	2	633	92$600
12	Entre Rios a S. Dumont	74	52.410	21:002$100	16	2.353	624$500
13	Ramal de Lima Duarte	1	48	16$400	10	1.776	557$600
14	S. Dumont a Lafayette	58	31.613	5:961$500	73	17.169	2:078$200
15	Ramal de Piranga	—	—	—	2	44	19$400
16	Lafayette a Burnier	8	3.513	391$500	1	56	6$900
17	Ramal de Paraopeba	337	146.226	42:950$000	5	531	532$000
18	Burnier a G. Carneiro	20	8.243	10:357$800	3.322	90.676	9:836$000
19	Ramal de Ponte Nova	374	115.654	30:965$100	56	16.995	2:362$100
20	Ramal de Sta. Barbara	750	340.473	50:516$000	231	116.958	7:864$700
21	Ramal de B. Horizonte	436	156.870	36:999$600	145	11.827	1:652$000
22	G. Carneiro a Corintho	1.774	441.672	69:236$600	123	26.306	2:745$400
23	Corintho a Montes Claros	47	15.242	3:062$700	4	124	53$100
24	Ramal de Diamantina	719	167.513	38:204$000	19	1.168	302$100
25	Ramal de Pirapóra	349	28.933	8:098$200	2	24	6$100
26	A. Maia a Belem	4	1.844	186$500	43.618	2.317.159	134:938$000
27	Rio d'Ouro	1	2.625	10$300	9.477	398.340	42:477$800
28	Therezopolis	40	3.996	370$000	47	1.034	147$700
29	Belem a G. Portella	1	427	103$500	4.091	319.371	63:634$800
30	G. Portella a Porto Novo	—	—	—	15.065	2.077.264	325:671$900
31	G. Portella a B. Vassouras	103	20.719	1:951$900	8.558	934.580	107:307$100
32	Juparanã a Valença	6	1.772	320$700	1.757	249.860	43:435$300
33	Valença a Sta. Rita	1	881	139$800	296	59.248	23:014$200
34	Valença a Af. Arinos	2	62	37$400	210	44.156	8:118$700
	TOTAES	7.815	3.967.115	566:731$400	104.870	9.157.112	1.029:881$000

27			28			TOTAL		
PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA
299	69.459	2:330$500	62	2.140	309$000	6.270	2.400.351	244:663$800
5	33	20$900	2	79	8$400	104	7.384	642$500
—	—	—	—	—	—	2	331	34$900
15	754	93$500	—	—	—	55	3.180	941$400
71	6.811	1:556$500	—	—	—	448	36.313	8:025$800
31	5.139	709$800	—	—	—	13.110	2.151.546	200:619$800
367	82.802	8:529$600	1	164	15$900	772	198.338	25:902$400
20	1.880	330$000	—	—	—	20	1.880	330$000
63	20.994	3:712$500	3	41	15$900	506	253.265	30:818$900
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	104	34.280	3:998$800
2	196	91$500	1	60	43$600	93	55.019	21:761$700
—	—	—	—	—	—	11	1.824	574$000
—	—	—	1	45	14$400	132	48.827	8:054$100
—	—	—	—	—	—	2	44	19$400
—	—	—	—	—	—	9	3.569	398$400
42	5.369	467$900	1	28	17$400	385	152.154	43:967$300
1	10	6$000	—	—	—	3.343	98.929	20:199$800
—	—	—	—	—	—	430	132.649	33:327$200
—	—	—	—	—	—	981	457.431	58:380$700
15	157	46$400	—	—	—	596	168.854	38:698$000
1	36	12$900	105	2.310	287$000	2.003	470.324	72:281$900
23	563	79$800	—	—	—	74	15.929	3:195$600
39	1.701	416$800	—	—	—	777	170.382	38:922$900
1	3	2$500	—	—	—	352	28.960	8:106$800
451	15.960	2:528$200	20	657	77$600	44.093	2.335.520	137:730$300
32.831	1.343.415	189:976$100	1	17.065	5$100	42.310	1.761.445	232:469$300
2	9	6$800	5.503	138.418	72:858$900	5.592	143.457	73:383$400
103	7.690	804$900	—	—	—	4.195	327.488	64:543$200
246	104.443	8:650$100	—	—	—	15.311	2.181.707	334:322$000
243	51.046	8:976$000	—	—	—	8.904	1.006.345	118:235$000
40	4.871	419$700	—	—	—	1.803	256.503	44:175$100
1	8	6$700	—	—	—	298	60.137	23:160$700
—	—	—	—	—	—	212	44.218	8:156$100
34.912	1.723.349	229:775$600	5.700	161.007	73:653$200	153.297	15.008.583	1.900:041$200

Continuação

Codigo	TRECHOS	29			30		
		PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA	PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA
01	D. Pedro II a Belem.....	73	12.472	4:294$000	239	41.537	26:080$600
02	Ramal de Mangaratiba....	30	3.521	756$300	40	5.681	1:491$700
03	Ramal de Austin.....	—	—	—	—	—	—
04	Ramal de Paracamby.....	9	62	73$000	3	21	19$100
05	Belem a Barra do Pirahy ..	9	382	314$400	63	7.894	2:531$400
06	Barra do Pirahy a E. Rios	270	17.938	4:554$800	2.635	123.893	27:967$100
07	B. do Pirahy a Cachoeira..	8	1.767	408$000	330	72.791	13:517$000
08	Ramal de Bananal.....	1	43	20$100	2	194	107$800
09	Cachoeira a Norte.....	46	20.786	2:137$400	468	211.000	55:274$600
10	Ramal de Piquete.....	—	—	—	6	947	486$200
11	Variante de Poá.....	1	7	5$700	162	78.014	69:902$400
12	Entre Rios a S. Dumont ...	13	731	479$800	517	55.760	20:804$100
13	Ramal de Lima Duarte...	—	—	—	1	69	41$900
14	S. Dumont a Lafayette...	2	756	119$600	169	46.617	4:011$400
15	Ramal de Piranga.....	—	—	—	121	20.574	5:850$400
16	Lafayette a Burnier.....	1	10	4$900	—	—	—
17	Ramal de Paraopeba.....	21	254	55$800	40	7.263	1:297$000
18	Burnier a G. Carneiro.....	157	13.121	4:262$100	989	268.496	43:600$900
19	Ramal de Ponte Nova....	1	2	4$900	2	22	15$100
20	Ramal de Sta. Barbara....	20	531	60$100	43	8.849	786$500
21	Ramal de B. Horizonte....	—	—	—	3	689	136$900
22	G. Carneiro a Corintho....	2	108	45$200	11	2.432	393$300
23	Corintho a Montes Claros..	—	—	—	4	87	36$300
24	Ramal de Diamantina....	1	8	5$100	1	54	25$500
25	Ramal de Pirapóra.....	1	128	52$200	41	36.650	1:941$800
26	A. Maia a Belem.....	1.320	123.203	48:202$800	*9 319	1.718.333	416:387$800
27	Rio d'Ouro.....	4	39	18$000	4	189	69$100
28	Therezopolis.....	—	—	—	1	6	3$400
29	Belem a G. Portella.....	213	3.866	1:747$100	105	5.462	1:430$400
30	G. Portella a Porto Novo..	346	11.586	4:070$400	2.271	60.705	22:170$300
31	G. Portella a B. Vassouras	21	670	493$400	142	7.802	1:596$300
32	Juparanã a Valença.....	12	441	240$700	10	403	263$100
33	Valença a Sta. Rita.....	2	25	7$100	5	147	106$000
34	Valença a Af. Arinos.....	3	190	87$300	30	4.995	352$000
	TOTAES.....	2.587	212.647	72:520$200	17.777	2.787.576	718:697$400

31			32			TOTAL		
PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA
58	7.868	3:884$200	96	14.696	7:713$100	466	76.573	41:971$900
5	281	72$000	9	881	130$800	84	10.364	2:450$800
—	—	—	1	1	5$100	1	1	5$100
2	21	15$500	2	4	13$000	16	108	120$600
135	5.563	1:857$900	227	9.925	5:192$800	434	23.764	9:896$500
408	29.575	6:563$300	375	23.346	9:931$600	3.688	194.752	49:016$800
145	15.738	3:830$300	182	29.238	5:999$200	665	119.534	23:754$500
8	545	170$600	1	3.013	8$500	12	3.795	307$000
188	70.613	22:696$200	672	244.338	55:936$500	1.374	546.737	136:044$700
—	—	—	—	—	—	6	947	486$200
1	228	149$100	1	623	222$000	165	78.872	70:279$200
14	1.259	626$300	88	8.443	3:193$500	632	66.193	25:103$700
1	10	5$300	284	5.149	853$600	286	5.528	900$800
5	317	178$800	133	32.286	3:321$100	309	79.976	7:630$900
—	—	—	1	2	3$800	122	20.576	5:854$200
—	—	—	1	29	11$100	2	39	16$000
3	236	115$600	7	429	182$500	71	8.182	1:650$900
100	14.136	4:341$800	3	136	20$900	1.249	295.889	52:225$700
1	6	4$500	—	—	—	4	30	24$500
101	2.614	238$900	64	27.215	2:018$500	228	39.209	3:104$000
—	—	—	4	125	47$200	7	814	184$100
40	21.000	1:090$000	3	697	121$500	56	24.237	1:650$000
2	77	16$900	—	—	—	6	164	53$200
4	52	43$100	1	111	84$000	7	225	157$700
1	260	85$800	12	10.011	1:780$100	55	47.049	3:859$900
1.714	244.644	69:202$100	2.499	457.415	126:952$400	14.852	2.543.595	660:745$100
5	392	166$100	—	—	—	13	620	253$200
—	—	—	—	—	—	1	6	3$400
53	2.238	1:154$400	6	442	108$600	377	12.008	4:440$500
42	2.844	1:058$000	18	2.343	1:066$200	2.677	77.478	28:364$900
108	2.140	1:936$800	53	2.521	483$200	324	13.133	4:509$700
85	2.419	985$700	821	19.282	2:030$500	928	22.545	3:520$000
11	481	404$000	386	6.429	1:822$500	404	7.082	2:339$600
3	33	21$600	2.078	36.771	3:893$200	2.114	41.989	4:354$100
3.243	425.590	120:914$800	8.028	935.901	233:147$000	31.635	4.361.714	1.145:279$400

FIM

Codigo	TRECHOS	33		
		PESO	TONELADAS KILOMETRO	RENDA
01	D. Pedro II a Belem	76	15.450	10:001$000
02	Ramal de Mangaratiba	7	288	143$500
03	Ramal de Austin	—	—	—
04	Ramal de Paracamby	2	78	25$200
05	Belem a Barra do Pirahy	67	13.234	2:790$400
06	Barra do Pirahy a Entre Rios	181	15.664	6:175$600
07	Barra do Pirahy a Cachoeira	129	29.563	5:335$800
08	Ramal de Bananal	2	477	24$400
09	Cachoeira a Norte	303	112.948	16:721$600
10	Ramal de Piquete	—	—	—
11	Variante de Poá	13	1.970	364$300
12	Entre Rios a S. Dumont	118	16.201	6:034$900
13	Ramal de Lima Duarte	8	283	155$700
14	S. Dumont a Lafayette	17	3.687	690$700
15	Ramal de Piranga	1	35	20$200
16	Lafayette a Burnier	—	—	—
17	Ramal de Paraopeba	4	656	359$400
18	Burnier a G. Carneiro	329	64.716	19:450$100
19	Ramal de Ponte Nova	2	159	81$700
20	Ramal de Sta. Barbara	3	100	38$100
21	Ramal de Bello Horizonte	4	194	129$300
22	G. Carneiro a Corintho	22	9.573	774$700
23	Corintho a Montes Claros	22	420	45$400
24	Ramal de Diamantina	—	—	—
25	Ramal de Pirapóra	32	26.424	5:963$500
26	A. Maia a Belem	1.971	409.933	113:200$400
27	Rio d'Ouro	1	17	9$600
28	Therezopolis	—	—	—
29	Belem a G. Portella	3	481	145$100
30	G. Portella a Porto Novo	36	4.799	1:874$800
31	G. Portella a B. Vassouras	12	374	185$700
32	Juparanã a Valença	334	7.896	4:309$600
33	Valença a Sta. Rita	258	6.421	2:854$800
34	Valença a At. Arinos	368	1.665	1:227$200
	TOTAES	4.325	743.706	199:132$700

34			TOTAL			EXPEDIDAS		
PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA	PESO	Toneladas Kilometro	RENDA
25	5 202	3:121$200	101	20 652	13:122$200	385 821	131 952 042	15 544:700$100
9	401	153$300	16	629	200$800	73 899	4 342 213	614:424$500
—	—	—	—	—	—	716	24 440	2 000$500
1	18	16$100	3	96	41$300	7 721	494 360	72 000$700
19	784	607$000	86	14 018	3:466$300	57 290	5 204 787	1 075:025$300
202	12 619	6:292$500	383	23 283	12.468$100	56 483	7 199 000	862 952$000
55	9.304	2:415$000	184	38 867	7.750$800	97 119	20 188 787	2 770:300$400
2	440	150$400	4	917	174$800	1 360	66 133	12 633$400
108	43 528	8:588$200	411	156 474	25:268$000	287 061	81 566 161	10 105.653$000
1	3 561	278$500	1	3 561	278$500	430	72 137	15:957$100
2	57	98$700	15	2 027	374$000	7 949	2 351 428	318.123$000
318	19 197	9:918$400	436	35 398	15:953$300	42 095	4 594 308	1 091:566$100
5	71	43$300	13	354	199$000	11 740	524 442	91.755$000
13	2 963	357$700	30	6 650	1:043$400	53 615	12 075 368	1 245:635$500
1	6	3$000	2	41	23$200	4 507	455 703	102:210$100
1	4	4$200	1	4	4$200	23 154	1 746 282	153 854$000
2	46	28$200	6	702	387$000	57 129	13 901.011	1 424:311$000
102	20 319	4:492$700	431	85 035	23:942$500	44 962	4 547 993	469.900$400
4	135	56$300	6	294	132$000	26 307	4 627 759	632.195$000
2	107	305$300	5	207	243$400	141 375	23.319 683	1 659:407$200
1	24	15$000	5	213	144$000	11 782	3 592 854	966.573$000
20	8 400	439$000	42	17 973	1.264$000	59 369	11 130 041	1 237:512$700
20	500	75$000	42	920	120$400	24 130	7 032.368	808 234$000
—	—	—	—	—	—	5 879	1 660.551	210:142$000
1	136	65$200	33	26 560	6.022$700	7 273	4 275 110	441:324$500
1 036	211 345	47:749$300	3 007	621 278	160:949$700	72 574	6 597 710	1 165.466$200
—	—	—	1	17	9$000	43 166	1 796 961	237.068$000
—	—	—	—	—	—	6 251	172 047	76:255$000
6	223	84$700	9	704	229$300	6 577	647 442	114:700$500
25	1 420	752$300	61	6 219	2:627$100	23 571	2 742 587	682:536$000
9	244	165$700	21	613	351$400	10 391	1 254 484	199:766$700
36	780	905$700	370	8 676	5:215$300	4 610	565 621	140:812$000
100	1 997	624$300	358	8 413	3:459$100	1 871	210 613	76:290$400
258	26 367	1:842$300	626	28 032	2 871$000	3 995	247 452	59:424$500
2.384	370 196	89:242$400	6 709	1 113 902	288:375$100	1 662 709	361 223 211	44 341:454$000

MERCADORIAS (RESUMO)

ANNO DE 1933

	PESO EM TONELADAS	TONELADAS KILOMETRO	RECEITA
Trafego Proprio (mercadorias por trechos)	1.662.708	361.233.211	44.341:484$600
Trafego Mutuo e Além Norte	404.060	108.349.557	13.527:401$600
Mercadorias em geral (por tabella ou artigo)	2.066.768	469 582.768	57.868:886$200

MERCADORIAS — RESUMO GERAL

	PESO EM TONELADAS			TONELADAS — KILOMETRO			FRETES		
	1933	1932	Differenças	1933	1932	Differenças	1933	1932	Differenças
Café	107.774	93.146	+ 14.628	30.259 994	24.016.577	+ 6.243.417	4.801:717$400	5.392:816$100	— 591:0.8$700
Manganez	76.746	65.822	+ 10.924	10.990.599	15.815.701	— 4.825.102	412:153$700	910:291$500	— 498:137$800
Diversos	1.882.248	1.756.811	+ 125.437	428.332 175	394 079.954	+ 34.252 221	52 655:015$100	52.926:437$900	— 271:422$800
P/c Estados	22.914	24.740	— 1.826	3.814 349	6.342.256	— 2.527.907	4.308:635$800	1.669:002$100	+2.639:633$700
P/c Ministerios	49.780	70.688	— 20.908	8 018.808	7.635.868	+ 382.940	8.282:136$400	7.942:574$400	+ 339:562$000
P/c Pref. D. Federal	29	—	+ 29	27.160	—	+ 27.160	517$000	—	+ 517$000
TOTAES	2.139.491	2.011.207	+ 128 284	481 443 085	447 890.356	+ 33.552.729	70.460:175$400	68.841:122$000	+1.619:053$400
P/c Estrada	660.610	732.908	72.298	106.527.443	169.304 799	— 62 777 356	8.038:811$600	10.990:970$300	—2.952:158$700
TOTAES GERAES	2.800.101	2.744.115	+ 55 986	587 970.528	617.195.155	— 29.224.627	78 498:987$000	79 832:092$300	— 1.333:105$300

ENCOMMENDAS

ANNO DE 1933

TRECHOS	Peso em toneladas	Toneladas-Kilometro	RENDA
D. Pedro II a Belem	18.913	4.378.440	2.151:618$100
Deodoro a Mangaratiba	3.505	214.384	113:141$600
Ramal de Austin	4	63	22$600
Ramal de Paracamby	126	5.219	5:164$600
Balem a Barra do Pirahy	3.532	240.997	93:998$900
Barra do Pirahy a Entre Rios	8.801	850.984	160:431$700
Barra do Pirahy a Cachoeira	31.167	4.553.920	773:362$500
Ramal de Bananal	3.406	289.489	46:182$200
Cachoeira a Norte	29.108	5.501.582	2.247:876$500
Ramal de Piquete	1.112	24.598	3:519$600
Variante Poá	1	8	5$100
Entre Rios a Santos Dumont	12.784	1.867.396	508:013$600
Ramal de Lima Duarte	1.923	339.829	96:987$400
Santos Dumont a Lafayette	6.920	1.194.405	330:453$800
Ramal de Piranga	3.528	756.394	94:970$100
Lafayette a Burnier	94	4.293	3:936$800
Ramal de Paraopeba	1.221	213.249	66:641$200
Burnier a General Carneiro	729	63.274	30:001$200
Ramal de Ponte Nova	595	56.612	49:408$200
Ramal de Sta. Barbara	300	18.871	18:765$700
Ramal de Bello Horizonte	1.893	388.984	279:870$100
General Carneiro a Corintho	4.039	767.458	189:905$600
Corintho a Montes Claros	671	127.090	50:515$200
Ramal de Diamantina	208	44.790	26:484$900
Ramal de Pirapóra	330	114.593	57:958$800
A. Maia a Belem	8.826	1.456.121	231:357$300
Ramal da Rio d'Ouro	1.414	73.971	33:753$500
Ramal de Therezopolis	183	7.664	6:345$500
Belem a Governador Portella	333	10.059	6:144$700
Governador Portella a Porto Novo	7 765	864.660	179:215$600
Governador Portella a Barão de Vassouras	220	15.871	11:580$100
Juparanã a Valença	794	93.792	34:438$200
Valença a Santa Rita	5.149	595.153	132:409$800
Valença a Affonso Arinos	3.306	470.156	49:378$300
TOTAES	162.900	25.604.369	8.083:859$000
Trafego Mutuo	14.510	4.022.911	1.690:732$700
Por conta dos Estados	11.023	12.931.923	1.679:729$200
Por conta dos Ministerios	4.258	16.454.815	10.307:331$300
Por conta da Prefeitura do Districto Federal	—	—	—
TOTAES	29.791	33.409.649	13.677:793$200
Por conta da Estrada	101.193	10.778.827	3.784:173$600
TOTAES GERAES	293.884	69.792.845	25.545:825$800

ANIMAES

QUANTIDADE DE CABEÇAS TRANSPORTADAS DURANTE O ANNO DE 1933

ANI

QUANTIDADE DE CABEÇAS TRANSPORTADAS, NUMERO DE CABEÇAS-

HISTORICO	TRAFEGO PROPRIO		
	CABEÇAS	CABEÇAS KILOMETRO	RECEITA
Asininos, cavallares e muares	7.174	1.718.690	115:196$600
Suinos, caprinos e lanigeros	33.351	4.786.175	136:857$000
Gado Vaccum	12.482	63.639.764	1.971:347$500
Não especificados	1.493	169.534	11:867$800
SUB-TOTAES	154.500	70.314.163	2.235:268$900
Por conta dos Estados	2.502	316.946	19:124$800
Por conta dos Ministerios	20.109	1.693.785	148:722$700
Por conta da Prefeitura do Districto Federal	—	—	—
TOTAES—GERAES	177.111	72.324.894	2.403:116$400

POR CONTA

HISTORICO	MERCADORIAS			ENCOMMENDAS		
	QUANTIDADE	TONELADAS KILOMETRO	RENDA	QUANTIDADE	TONELADAS KILOMETRO	RENDA
Ministerios	49.780	8.018.808	8.282:136$400	4.258	16.454.815	10.307:331$300
Estados	22.914	3.814.349	4.308:635$800	11.023	12.931.923	1.679:729$200
Prefeitura	29	27.160	517$000	—	—	—
Leitos { Ministerios	—	—	—	—	—	—
Leitos { Estados	—	—	—	—	—	—
Poltronas { Ministerios	—	—	—	—	—	—
Poltronas { Estados	—	—	—	—	—	—
TOTAES	72.723	11.860.317	12.591:289$200	15.281	29.386.738	11.987:060$500

MA ES

KILOMETRO REALIZADO E RECEITA PRODUZIDA DURANTE O ANNO DE 1933

TRAFEGO MUTUO			TOTAES			TONELADAS-KILOMETRO
CABEÇAS	CABEÇAS KILOMETRO	RECEITA	CABEÇAS	CABEÇAS KILOMETRO	RECEITA	
11.359	2.197.658	102:468$100	18 533	3 916 348	217:664$700	1.174 904,4
56.324	5.435.205	142:605$500	89 675	10.221.380	279:462$500	1.022 138,0
80.407	17 081.598	843:022$400	192.889	80.721.362	2 814:369$900	32 288 544.8
156	26 742	998$700	1 649	196.276	12:866$500	
148.246	24.741.203	1 089:094$700	302 746	95.055 366	3 324:363$600	
—	—	—	—	—	—	...441 401,4
—	—	—	2 502	316 946	19:124$800	
—	—	—	20.109	1.693 785	148:722$700	
—	—	—	—	—	—	
148.246	24 741.203	1 089:094$700	325 357	97.066.097	3 492:211$100	34.926 988,6

DO GOVERNO

ANIMAES			VIAJANTES			RENDAS DIVERSAS		
QUANTIDADE	TONELADAS KILOMETRO	RENDA	QUANTIDADE	VIAJANTES KILOMETRO	RENDA	QUANTIDADE	TONELADAS KILOMETRO	RENDA
20.109	1 693.785	148:722$700	295 147	96 688 095	3 133:831$600			892:574$800
2.502	316.946	19:124$800	492 003	121 754 925	2 131:081$600	—		15:267$300
—	—		—	—		—	—	—
—	—	—	—	—	192:012$500	—		—
—	—	—	—	—	173:315$100	—	—	—
—	—	—	—	—	7:601$500	—	—	—
—	—	—	—	—	7:446$100	—	—	—
22.611	2.010.731	167:847$500	787 150	218.443 020	5 645:288$400			907:842$100

TRANSPORTES POR CONTA DA ESTRADA — ANNO DE 1933

HISTORICO	VIAJANTES			ENCOMMENDAS			MERCADORIAS		
	Quantidade	Viajantes Kilom.	Importancia	Peso em ton.	Tonelada Kilometro	Importancia	Peso em ton.	Tonelada Kilometro	Importancia
1.ª Divisão	1.863	468.108	50:943$500	321	47 681	25:195$400	240 895	30 154.955	4 306:484$800
2.ª Divisão	115.185	7.744.596	313:434$100	12 035	2 243 291	797:477$800	13 296	2.147.972	196:780$500
3.ª Divisão	310.950	28.195 538	763:561$000	60.070	5.922 436	2.562:885$500	109 090	21 349 111	1 454:482$500
4.ª Divisão	93.863	12.692.560	363:273$400	22.759	2.565.022	398:138$100	289 288	52.849 790	2 079:547$000
Directoria	181	56.061	5:619$200	7	383	472$600	—	—	—
Sub-Directoria	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Secretaria	2	58	3$900	1	14	4$200	41	25.615	1:516$800
TOTAES	525.053	49.156.921	1.49 :835$100	101 193	10 778.827	3.784:173$600	660.610	106.527.443	8 038:811$600

INSPECTORIA COMMERCIAL

Durante o anno de 1933 a Inspectoria acima formulou 312 officios, sendo:

42 ao Ministerio da Viação;
59 ao Conselho de Tarifas;
3 á Contadoria Central Ferroviaria;
97 á 1.ª Divisão;
47 á Chefia do Trafego
10 á Chefia da Linha;
6 á Chefia da Locomoção;
6 á Secretaria;
42 a outras repartições ou autoridades.

Além desses, foram assignados pelo proprio Inspector 252 officios.—

Em 1932 os officios formulados para a Directoria foram em numero de 543, sendo pela propria Inspectoria expedidos 361.

Muitos processos estudados, em 1933, pela Inspectoria, tiveram o expediente formulado pela Secretaria.

O protocollo dessa Inspectoria registrou a entrada de 1.391 processos em 1933, contra 2.072 em 1932.

No anno de que se trata, foram ultimadas 63 concessões de varejos e ambulantes, feitas por concorrencias públicas processadas nessa Inspectoria, as quaes produzem a renda mensal de 4:265$500.

No anno anterior foram feitas 35 concessões, dando a renda mensal de 3:645$500.

Eis o movimento dos processos da secção de concessões, em 1933:

Requerimentos recebidos	416
Processos estudados	840
Consultas resolvidas	6
Concorrencias convocadas	114
Memoranda expedidos	865
Pareceres	15
Avisos ao público	216

CONCESSÕES FEITAS NA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL DURANTE O ANNO DE 1933, DE ACCORDO COM O REGIMEN DE CONCORRENCIA ESTABELECIDO PELAS INSTRUCÇÕES APPROVADAS POR ESTA DIRECTORIA EM 24-2-1932.

LOCAL	NATUREZA	CONCESSIONARIO	TERMO N.º	TERMO Data	Mensalidade	OBSERV.
Alfredo Maia	Cadeira engraxate	Albano Felippe Fontoura	1	19-1-33	70$000	
S. Lagôas	Ambulante	Maria Valle do Nascimento	2	19-1-33	22$000	
R. Albuquerque	Estante de jornaes	Salvador Galvão	4	19-1-33	30$000	
Norte	Mostrador	Cypriano Affonso	5	19-1-33	400$000	Additivo
Santa Luzia	Ambulante	Elce Coutinho Dolabella	6	19-1-33	20$000	
Taboas	Ambulante	Antonio José Alves	7	19-1-33	8$000	
Entre Rios	Cadeira engraxate	Manoel Cesario	9	28-1-33	15$000	
Madureira	Estante de jornaes	Pedro Giorne	10	28-1-33	60$000	
Maquiné	Ambulante	Olga Peracio	18	15-2-33	10$000	
Werneck	Varejo	José Gonçalves Ribeiro	19	15-2-33	50$000	
Mattosinhos	Ambulante	Leonidia Augusto de Oliveira	22	15-2-33	15$000	
Cordisburgo	Balcão	Arminda Vianna de Almeida	28	15-2-33	20$000	
Barreiro	Mostrador	Diosmira Gonçalves Netto	29	15-2-33	20$000	
Curumatahy	Ambulante	Percilia Antunes	35	16-3-33	10$000	
Prefeito Bento Ribeiro	Estante de jornaes	João Giorno	36	20-3-33	30$000	
Deodoro	Cadeira de engraxate	Antonio Caetano da Silva	38	20-3-33	40$000	
Norte	Cadeira de engraxate	Francisco Cupello	39	20-3-33	60$000	
Francisco Sá	Balcão	Adosinda Corrêa	44	30-3-33	130$000	
D. Pedro II	Arrendamento de sala	Raffaele Boccia	61	30-5-33		Prorogação Até 1941
Raposos	Mostrador	Gustavo Flores Bello	68	31-7-33	150$500	
Cons.º Matta	Ambulante	Geraldo Souza	72	5-9-33	10$000	
Bocayuva	Ambulante	Joaquina Ferreira Liberata	74	5-9-33	15$000	
Piedade	Estante de jornaes	Santos Palmiere	75	5-9-33	20$000	
Bemfica	Ambulante	Joaquim Weitzel	76	5-9-33	25$000	
B. Pirahy	Ambulante	Arthur Cataldi	77	5-9-33	100$000	
Cruzeiro	Estante de jornaes	Raphael Zappa	78	5-9-33	70$000	
Villa Rosaly	Mostrador	Carolina Augusto Ribeira	79	5-9-33	101$000	
H. Florestal	Mostrador	Waldemar Barbosa	81	5-9-33	45$000	
G. Reunidas	Ambulante	Adhemar Godinho	82	5-5-33	25$000	
Penido	Ambulante	Victoria de Carvalho	85	5-9-33	10$000	
Ibereté	Mostrador	Milton de Carvalho	90	5-9-33	45$000	
P. de Frontin	Mostrador	Eduardo Silva	93	5-9-33	100$000	
B. Mansa	Ambulante	Eraldo G. Muto	97	30-9-33	125$000	
Nova Iguassú	Ambulante	Isis Mattos Gomes	99	30-9-33	30$000	
Rezende	Ambulante	Emelina Maria da Conceição	101	3-11-33	20$000	
Rezende	Ambulante	Joaquim Alves da Cunha	102	3-11-33	30$000	
Rezende	Ambulante	Evangelina dos Santos	103	3-11-33	170$000	
Porto Novo	Estante de jornaes	José Manes	104	3-11-33	30$000	
H. Antunes	Ambulante	Francisco Nunes	106	3-11-33	10$000	
A transportar					2:141$500	

M. Hermes	Estante de jornaes	Paschoal Sigmorelli	110	3-11-33	30$000	
Q. Bocayuva	Mostrador	Cecilio Assef Jorge	111	3-11-33	100$000	
S. Christovão	Mostrador	José Villalobos	113	3-11-33	90$000	
R. Silva	Ambulante	Maria Pires Rosa	115	24-11-33	6$000	
Cruzeiro	Cadeira de engraxate	Raphael Zappa	117	24-11-33	30$000	
Cruzeiro	Estante de jornaes	Raphael Zappa	124	24-11-33	30$000	
R. do Carmo	Ambulante	José Domingos Jorge	125	24-11-33	10$000	
Ouro Preto	Botequim e Restaurante	Jacobus Theodor Nods	109	3-11-33	251$500	
P. Leopoldo	Ambulante	Jordelina Barros de Araujo	127	24-11-33	10$000	
Bello Horizonte	Mostrador	Thereza Grimone Sant'Anna	132	24-11-33	220$000	
Pavuna	Cadeira de engraxate	Deolinda de Almeida	134	14-12-33	50$000	
Apparecida	Ambulante	Marietta Dias de Abreu	135	14-12-33	20$000	
Mangaratiba	Balcão	Paulo de Souza Brasil	137	14-12-33	20$000	
F. do Funil	Balcão	José de Carvalho	138	14-12-33	15$000	
S. João de Merity	Mostrador	Raphael Perrota	139	14-12-33	100$000	
Dr. Francisco Sá	Balcão	Rosa de Sant'Anna Serafim	140	14-12-33	10$000	
Sabará	Mostrador	Maria José da Silva	141	14-12-33	70$000	
Sacra Familia	Ambulante	Alzira Carlos da Silva	142	14-12-33	20$000	
Sapucaia	Ambulante	Maria Vieira	143	14-12-33	20$000	
Engenho Novo	Mostrador	Alberto Fernandes	144	14-12-33	120$000	Renovação
Bello Horizonte	Most. e botequim	Floro Scalzo	145	14-12-33	800$000	
Buenopolis	Ambulante	Arthur Jendretzki	150	30-12-33	31$500	
Austin	Varejo	J.º Henrique de C. Figueiredo	152	30-12-33	60$000	
A. Moreira	Ambulante	Zilá Cecilia Rocha	153	30-12-33	10$000	
		TOTAL			4:265$500	

MOVIMENTO DE PROCESSOS

Mezes	Requerimentos entrados	Processos diversos estudados	Consultas solucionadas	Concorrencias convocadas	Memoranda expedidos	Pareceres	Avisos ao Publico
Janeiro.....	13	47	2	12	69	—	—
Fevereiro. .	20	33	1	12	103	—	—
Março.....	21	42	—	6	35	—	—
Abril.....	32	38	1	9	49	—	—
Maio.....	26	54	—	5	44	—	—
Junho.....	28	49	2	11	85	—	—
Julho.....	63	98	—	5	39	3	—
Agosto.....	80	140	—	20	161	3	80
Setembro...	62	133	—	9	72	4	36
Outubro...	33	72	—	12	97	2	48
Novembro. .	23	56	—	10	86	1	40
Dezembro . .	15	78	—	3	25	2	12
Total.. ..	416	840	6	114	865	15	216

CONSELHO DE TARIFAS

Como ficou salientado no relatorio de 1932, os trabalhos da Inspectoria Commercial têm influencia nos do Conselho de Tarifas da Contadoria Central Ferroviaria.

Durante o anno de 1933 o Conselho realizou 22 reuniões e publicou 23 folhetos de actas.

Desses folhetos constam 264 assumptos, levando-se em conta os que se repetiram pelo adiantamento das soluções.

Para o total de 264 a Central teve a iniciativa ou deu motivo ao exame de 51 assumptos de interesse geral para as estradas filiadas, e de 37 assumptos referentes ao seu trafego proprio.

Partiram de outras iniciativas 100 assumptos de interesse geral ou particular das estradas filiadas, e 76 ligaram-se a interesse de estradas não filiadas.

A quasi totalidade das questões levadas pela Central ao Conselho de Tarifas teve origem nos pareceres formulados pela Inspectoria Commercial.

Em 1932 a Central provocou ou deu motivo a 64 assumptos de interesse particular e a 103 de interesse geral, nas 29 reuniões realizadas pelo Conselho de Tarifas.

PARECERES.—

A Inspectoria teve opportunidade de organizar 586 pareceres relativos a questões tarifarias, economicas, regulamentares e varios outros, segundo se verifica do seguinte quadro:

MEZES	N.º de pareceres
Janeiro	59
Fevereiro	34
Março	47
Abril	30
Maio	46
Junho	56
Julho	46
Agosto	66
Setembro	50
Outubro	48
Novembro	42
Dezembro	62
Total	586

TRAFEGO MUTUO COM O LLOYD BRASILEIRO

O velho problema do trafego mutuo das estradas de ferro com as emprezas de navegação maritima teve marcada a sua realização pratica no convenio firmado entre a Rêde Mineira de Viação e o Lloyd Brasileiro, pelo porto de Angra dos Reis.

Attendendo a uma determinação desse Ministerio no sentido de se estabelecer a perfeita coordenação dos dois systemas de transportes, o Conselho de Tarifas da Contadoria Central Ferroviaria expediu instrucções no sentido de acceitarem as estradas filiadas o encaminhamento das expedições via Angra dos Reis.

Todavia, já porque o porto fluminense ainda não offerece condições technicas para um serviço perfeito, já porque não seria razoavel que em proveito delle se preterisse o porto desta capital, em cujas rendas a União tem notorio interesse, foi reexaminada a possibilidade de um convenio entre a Central e o Lloyd Brasileiro, estando o assumpto entregue a uma commisão da Central, que o estuda de commum accordo com uma commissão designada pela administração do Lloyd.

Ligado a esse convenio, existe tambem o projecto de se regular em trato escripto o serviço de entrada do material rodante da Central, nas linhas do Caes do Porto.

O trato com o Lloyd Brasileiro ha de ser o ponto de partida para outros identicos com as demais emprezas maritimas, pois não se comprehende que a coordenação dos dois systemas fique limitada ás emprezas officiaes.

TRAFEGO DIRECTO E INTERCAMBIO DE MATERIAL RODANTE COM AS ESTRADAS DE FERRO PAULISTAS

O intercambio de material rodante, firmado depois de terminada a revolução de São Paulo, entre a Central, a São Paulo Railway e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, embora em caracter precario, continua a ser obedecido com proveito para a Central e para o publico.

Esse serviço despertou maior attenção para o trafego directo mantido entre as estradas paulistas e as estradas filiadas á Contadoria Central Ferroviaria desta capital, e estabelecido pelo convenio de 19 de Abril de 1909, firmado entre a Central e a São Paulo Railway.

Muitas são as regras que se estão obedecendo á margem desse convenio e que a pratica foi aconselhando, desde 1909.

Dahi, portanto, a louvavel iniciativa do trafego, no sentido de elaborar um projecto de consolidação de todo o serviço de trafego directo, inclusive o intercambio de material rodante, projecto que está sendo examinado pelas estradas paulistas, afim de ser opportunamente assignado com o consenso geral dos interessados.

TARIFAS—LISTA ALPHABETICA DAS MERCADORIAS QUE SOFFRERAM ALTERAÇÕES EM SUAS TARIFAS, DURANTE O ANNO DE 1933

Assucar bruto despachado por usinas fabricadoras registradas na C. C. F.
Assucar instantaneo
Assucar refinado
Aduélas de barro refractario, para fornos
Aftosal
Algodão em pasta, pluma ou rama (prensado)
Algodão em pasta, pluma ou rama (prensado ou não prensado)
Algodão polvora (piroxilina)
Aluminio em fio ou cabo nu, para transmissão de energia electrica e respectivos accessorios
Amostrinha (pó de fumo para matar bernes)
Animaes pertencentes a circo de cavallinhos e theatros
Apparelhos de ferro esmaltado para qualquer fim
Apparelhos de louça, pó de pedra e vidro
Arame coberto
Arame de cobre ou outro metal não precioso
Arame liso de ferro ou aço
Arame não classificado
Artigos de armarinho
Artigos de barro para esgoto ou latrina
Asphalto em obra
Automoveis armados para carga
Automoveis armados para passageiros
Automoveis desarmados (por peso)
Bagagens de companhias de theatro e circo de cavallinhos
Balanças de ferro fundido
Balas de ferro ou outro metal (munição)
Banheiras de ferro fundido, esmaltadas
Barbante e cordoalha
Bastidores para theatros
Bebedouros para aves
Bichas chinesas (fogos)
Biscoutos
Bombas explosivas
Brasilite
Buscapés (fogos)
Cabos cobertos
Cabos de aluminio nus, para transmissão de energia electrica e respectivos accessorios
Cabos de arame de cobre
Cabos de arame de ferro ou aço

Caixas de metal comum
Café em grão
Caixas de descarga de ferro fundido
Calçados
Camas de lona ou vento, acolchoadas ou não
Canaleta de tijolo de barro
Canos de carga e chassis armados
Canos de ferro fundido, preto, desparelhado por não atingir na zona de entrada
Cartas de metais fogo
Cartucheiras carregado
Castanhas do Pará
Cerveja e bebidas refrigerantes
Chapas de ferro fundido para fogão
Chopp
Chuveiros (fogo)
Cigarros
Cinza de pirite
Cinto de cavalinhos e pertences (inclusive bagagem)
Coadas
Cobertores
Cocos ainaly, indayá, babaçú e palma de ouro
Comedouros para aves
Couros curtidos (solas)
Couros trabalhados e envernizados
Cresilite
Criadeiras para aves
Desmantes
Dynamites
Discos, triangulos, quadrados etc. de folha de Flandres
Estoques
Explosivos
Farinha de carne, osso, osso, carroça de algodão e outros resíduos vegetais para adubo e forragem
Fazendas de algodão
Fazendas de lã ou linho ou mescladas de algodão e seda
Fel de boi
Ferro-gusa, inexo de fácil deterioração
Ferro não acondicionado em latas
Ferragens não classificadas
Ferros de engomar fundidos
Fios cobertos
Fios de aço ou ferro
Fios de alumínio, cobre ou outro metal não precioso para transmissão de energia elétrica
Fios de metal comum, cobertos
Fios de metal comum, nus
Fogos da China e outros de salão
Fogos de artifícios
Foguetes
Frigoríficos (geladeiras)
Fumigantes
Fumo desfiado, picado, em rolo, em corda ou folha
Gasolina
Girandolas
Grampos para trilhos
Granadas
Grelhas de ferro fundido
Ladrilhos de asfalto
Ladrilhos de cerâmica, louça, lousa ou marmore

Ladrilhos de vidro
Ladrilhos hydraulicos de cimento
Lampadas electricas
Latas vasias de creme de leite, leite ou manteiga em retorno
Leite condensado ou em pó
Leite de coco em latas
Licores
Louças
Lubrificantes
Madeira aplainada
Madeira serrada em peças, coucoeiras, pranchas, taboas, caibros, etc. não aplainadas
Manteiga
Marfim vegetal em bruto (coco jarina)
Mascaras contra gazes asphyxiantes
Massas alimenticias
Mastique de asphalto
Material de circo de cavallinhos (inclusive bagagem)
Material de theatro (bastidores, scenarios, etc.) inclusive bagagem
Material electrico
Materias corrosivas não classificadas
Mesas de operação
Minerio de ferro e de manganez
Minerios de nickel
Moinha de carvão
Mortadellas não em latas
Morteiros (foguetes)
Moveis ou mobilias desarmadas
Munição para caça e bellica
Nectar de canna ou de fructas
Ninhos para aves
Nitro-glycerina (dynamite)
Obuzes
Oleo combustivel bruto (oleo negro grosso fuel-oil)
Oleo combustivel refinado producto da distillação do petroleo: solarina, gaz-oil, Diesel-oil e o-tros oleos não classificados para combustão
Oleo mineral
Oleos lubrificantes
Oleos mineraes, incolores, finos
Papel de filtro para pharmacia
Parafusos para trilhos
Pausinhos e colherinhas de madeira
Placas de cimento para construcção, sem molduras, inclusive as de residuos de madeiras r vestidas de cimento
Pedras artificiaes de cimento
Perfumarias
Pés de ferro fundidos para balanças
Pesos de ferro fundidos para balanças
Piroxilina ou piroxilo (algodão polvora)
Pistolas e pistolões
Polvora
Productos chimicos e preparações pharmaceuticos
Pudrolitos
Queijos typo prata
Queijos typo reino e outros
Ralos de ferro fundido para esgoto
Residuos de gesso
Residuos diversos para adubos ou fabricação de adubos
Residuos diversos para alimentação de animaes
Rodeiros de trolys

Rojões (fogos)
Sabão e sabão liquido para fins industriaes
Sabão liquido para toilette (artigo de perfumaria)
Saccos de aniagem ou juta, vasios novos
Saccos de lona
Saccos de papel
Saccos de papel, vasios, usados, em retorno
Saccos vasios
Saccos vasios em retorno
Saccos vasios, novos
Saccos vasios usados não em retorno
Sapatos para freios
Scenarios (bastidores para theatros)
Talas de juncção
Tecidos de algodão
Tecidos de algodão, seda, lã, linhos ou mesclados de algodão e seda
Tijolos de barro perfurados
Torpedos
Wermouth, cognac, bebidas alcoolicas, fermentadas ou não
Vinho em barris ou em garrafas

INSPECTORIA ADMINISTRATIVA DE MATERIAES

EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

1.ª Turma

Encarregada do serviço de ponto, processamento de contas, escripta, etc., teve o seu expediente assim distribuido:

ESPECIFICAÇÃO	Anno 1933	1.º trimestre 1934	Total
Officios expedidos	167	25	192
Processos recebidos e informados	1.487	201	1.688
Cadernetas de ponto escripturadas	3	1	4
Officios de férias e abonos, manipulados	2.984	942	3.926
Contractos verificados e annotados	309	49	358
Outros documentos de acquisição verificados e annotados	390	141	531
Documentos de entradas conf. e anot.	2.965	737	3.702
Documentos de sahidas conf. e anot.	15.875	3.593	19.468
Escripta synthetica — Fichas escript.	748	224	972
Escripta analytica — Fichas escrpt	4.799	2.384	7.183
Contas processadas	267	175	442
Conversão de moeda de contractos e outros	200	65	265

Como resultado da execução de sua missão fiscalizadora, organizou a Turma os quadros a fls. 108/109, nos quaes se observa o movimento dos almoxarifados da Inspectoria em suas relações com a praça, com a Commissão Central de Compras e com as diversas dependencias da Estrada. Ainda pela 1.ª Turma foi organizado o levantamento constante dos quadros a fls. 121/125, indicando os principaes materiaes recebidos, com as respectivas quantidades e valores totaes.

2.ª Turma

Encarregada da realização das concorrencias e organização dos pedidos de materiaes, tem esta Turma que manter um expediente elevado para entreter as relações indispensaveis com a Commissão Central de Compras e os fornecedores, como se verifica do resumo abaixo:

ESPECIFICAÇÃO	Anno 1933	1.º trimestre 1934	Total
Officios diversos expedidos	475	146	621
Memoranda » »	1.540	413	1.953
Processos registrados	14.836	3.485	18.321
Numero de firmas registradas	68	15	83
Concorrencias realizadas	116	30	146
Pedidos de compras remettidos ao commercio	343	140	483
» » » » á Imp .Nacional	—	1	1
Multas por infracções nos fornecimentos	4	10	14
Officios remettidos á Commissão Central de Compras	874	178	1.052
Pedidos remettidos á Commissão Central de Compras	675	42	717
Contractos recebidos da Commissão Central de Compras	313	83	396

As 146 concorrencias realizadas durante o exercicio, foram distribuidas de accôrdo com o quadro que constitue a folha 126, onde se verifica que 13 das concorrencias foram levadas a effeito sem nenhum resultado, pela falta de licitante ou por terem sido annulladas.

Com o fim de dotar a Inspectoria de elementos que tornassem possivel as comparações dos preços obtidos nas concorrencias realizadas, organizou a 2.ª Turma dois ficharios, onde são colleccionadas fichas, das quaes constam os differentes preços dos artigos adquiridos pela Inspectoria ou pela Commissão Central de Compras, tendo-se tambem, como complemento, apanhado preços directamente na praça.

Almoxarifados

Os serviços a cargo dos almoxarifados correram normalmente, podendo o vulto dos serviços executados ser apreciado pelos quadros a fls. 108/109 e 128.

Secção Industrial

Os trabalhos da dependencia acima tiveram andamento normal, conforme se verifica do quadro respectivo.

Os serviços de escriptorio distribuiram-se de accordo com o quadro abaixo:

ESPECIFICAÇÃO	Anno 1933	1.º trimestre 1934	Total
Officios expedidos	33	2	35
Memoranda expedidos	78	9	87
Processos registrados	941	99	1.040
	1.052	110	1.162

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DE ENTRADA DE MATERIAES DURANTE O EXERCICIO DE 1933

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DE ENTRADA DE ADMINISTRATIVA DE MATERIAES

PROCEDENCIA	1.º ALMOXARIFADO			
	COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES	M. DIVERSOS	M. USADOS
Saldo de Dezembro de 1932	104:445$000	—	—	809$45
Officina Typographica	—	—	—	—
C. Central de Compras	32.051:906$629	1.873:378$891	17.583:991$291	—
C. Central de Compras (Exerc. Anteriores)	—	—	2:493$300	—
Commercio	17:606$200	—	1.755:151$325	—
Imprensa Nacional	—	—	—	—
Imprensa Nacional (Exerc. 1932 — Não escriturado opportunamente)	—	—	—	—
1.º Almoxarifado — Combustivel	—	—	—	—
1.º Almoxarifado — Lubrificantes	—	—	—	—
1.º Almoxarifado — M. Diversos	—	—	—	—
2.º Almoxarifado	—	—	—	—
3.º Almoxarifado — M. Diversos	—	—	—	6:930$82
4.º Almoxarifado	—	—	—	—
5.º Almoxarifado	—	—	—	—
1.ª Divisão	—	—	—	8:079$52
2.ª Divisão	—	—	—	9:643$89
3.ª Divisão	—	—	—	927$00
4.ª Divisão	10:279$500	299$000	13$500	2:826$50
Superveniencia	—	—	—	1:486$80
Materiaes Devolvidos	—	—	—	—
Annullação	—	—	—	—
Inspectoria da Receita		—	—	—
TOTAES	32.184:237$329	1.873:677$891	19.341:649$416	30:703$99

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DE ENTRADA DI ADMINISTRATIVA DE MATERIAES DURANTI

PROCEDENCIA	1.º ALMOXARIFADO			
	COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES	M. DIVERSOS	M. USADOS
Saldo de Dezembro de 1933	104:445$000	—	—	3:482$54
Officina Typographica	—	—	—	—
C. Central de Compras	8.474:158$676	560:638$860	3.545:159$123	—
Commercio	3:153$800	1:339$000	1.996:821$780	—
Imprensa Nacional	—	—	—	—
1.º Almoxarifado — Lubrificantes	—	—	—	—
1.º Almoxarifado — M. Diversos	—	—	—	—
2.º Almoxarifado	—	—	—	—
5.º Almoxarifado	—	—	—	—
1.ª Divisão	—	—	—	160$37
2.ª Divisão	—	—	—	18$64
3.ª Divisão	—	—	—	83$63
4.ª Divisão	4:169$000	547$500	24$000	122$40
Superveniencia	—	—	—	700$00
Inspectoria da Receita	—	—	—	—
TOTAES	8.585:926$476	562:525$360	5.542:004$903	4:567$5

MATERIAES NOS ALMOXARIFADOS DA INSPECTORIA DURANTE O ANNO DE 1933

2.º ALMOXARIFADO	3.º ALMOXARIFADO		4.º ALMOXARIFADO	5.º ALMOXARIFADO	TOTAL
	M. DIVERSOS	M. RENDA			
—	2.398:358$181,790	694:985$975	2.640:134$216,684	3.609:563$040	9.448:295$863,474
—	472:760$904,6	358:212$610	—	—	830:973$514,6
4.487:032$359	477:950$300	—	—	—	56.474:259$470
—	—	—	—	—	2:493$300
449:228$229	41:661$800	—	—	—	2.263:647$554
—	38:794$440	8:100$000	—	—	46:894$440
—	900$000	—	—	—	900$000
—	—	—	—	15:158$000	15:158$000
—	—	—	—	188:021$638	188:021$638
—	—	—	155:386$400	2.498:637$449	2.654:023$849
—	5:364$250	—	1.888:976$206	908:289$699	2.802:630$155
—	—	—	4:576$300	8:104$508	19:611$634
—	9:181$768	—	—	224:260$963,171	233:442$731,171
—	206:385$764	—	69:513$181	—	275:898$945
—	80$091	—	—	—	8:159$616
667$568	657$620	—	2:140$373	10:842$258	23:951$714
70$000	11:274$881	—	7:774$800	3:684$274	23:730$955
8:212$187	1:073$225	—	7:292$638	1:252$880	31:249$430
2:548$000	3:072$664	430$125	2:550$958,6	—	10:088$547,6
—	324$129	50$000	856$200	—	1:230$329
—	—	—	695$847	—	695$847
—	—	1:560$090	—	—	1:560$090
4.947:758$343	3.667:840$018,390	1.063:338$800	4.779:897$120,284	7.467:814$709,171	75.356:917$622,845

MATERIAES NOS ALMOXARIFADOS DA INSPECTORIA OS MEZES DE JANEIRO A MARÇO DE 1934

2.º ALMOXARIFADO	3.º ALMOXARIFADO		4.º ALMOXARIFADO	5.º ALMOXARIFADO	TOTAL
	M. DIVERSOS	M. RENDA			
—	2.185:604$628	571:579$375	1.483:846$860	3.197:705$468	7.546:663$871
—	138:601$565	93:403$284	—	—	232:004$849
2.555:783$209	139:025$692	—	—	—	15.274:765$560
588:721$387	2:891$400	—	—	—	2.592:927$367
—	7:046$340	32:638$200	—	—	39:684$540
—	—	—	—	1:721$300	1:721$300
—	—	—	37:907$400	795:872$838	833:780$238
—	—	—	164:416$992	216:844$365	381:261$357
—	19:401$299	—	—	—	19:401$299
—	—	—	—	—	160$370
—	—	—	313$800	3$684	336$130
1:231$400	—	—	—	1:497$440	2:812$476
866$200	84$492	—	853$120	278$100	6:944$812
118$296	—	—	35$200	—	853$496
—	—	810$152	—	—	810$152
3.146:720$492	2.492:655$416	698:431$011	1.687:373$372	4.213:923$195	26.934:127$817

Inspectoria Administrativa

SAHIDA	4.º ALMOXARIFADO	5.º ALMOXARIFADO	IMPORTANCIA	
			DEPARTAMENTO	DIVISÃO
1.º Almoxarifado — M. Diversos		—	6:930$826	
3.º Almoxarifado — M. Diversos	9:181$768	206:385$764	220:931$782	
4.º Almoxarifado	—	69:513$181	2:118:452$087	
5.º Almoxarifado	224:260$963,171	—	3.842:472$257,171	
TOTAES	233:442$731,171	275:898$945	6:188.786$952,171	6.188:786$952,171
Sub-Contadoria Seccional	632$002	—	1:147$582	1:147$582
DIRECÇÃO GERAL				
Directoria	2:080$334	—	11:950$468	
Secretaria	7:952$296	—	19:971$928	
Commisão de Electrificação	3:556$407	17$400	17:877$703	
Commisão de Syndicancia	46$895	—	132$389	
Commissão Rev. do Regulament	—	—	11$300	
Commissão Bal. e Tom. Cont. 2	9$400	—	9$400	
Posto Eleitoral	—	—	199$500	
TOTAES	13:645$332	17$400	50:152$688	50:152$688
1.ª DIVISÃO				
Chefia da Divisão	—	—	29$000	
1.ª Sub-chefia	—	—	36$100	
2.ª Sub-chefia	149$690	—	1:141$472	
3.ª Sub-chefia	—	—	382$751	
Escriptorio Central	2:775$545	—	11:272$213	
Inspectoria da Receita	22:802$393,5	34$540	161:320$648,1	
Inspectoria da Despesa	8:497$742	—	21:918$371	
Inspectoria do Thesouro	6:290$596	—	13:241$973	
Inspectoria da Estatistica	8:223$917	18$165	16:808$476	
Inspectoria Commercial	762$979	2$250	5:600$758	
Inspectoria Adm. de Materiaes	18:443$049,303	9:398$604,451	110:935$663,344	
Inspectoria Tec. de Materiaes	5:393$850	11$400	24:104$932	
Officina Typographica	—	—	580:348$740,6	
Posto Sanitario	270$045	6$920	1:983$037	
TOTAES	70:609$806,803	9:471$879,451	949:124$135,044	949:124$135,044
2.ª DIVISÃO				
Chefia da Divisão	—	—	58$499	
1.ª Sub-chefia	—	—	13$000	
2.ª Sub-chefia	—	—	11$209	
3.ª Sub-chefia	—	—	1$209	
1.ª Inspectoria do Trafego	616:197$906,8	83:033$416	962:802$451,8	
2.ª Inspectoria do Trafego	50:619$318,3	31:253$216	132:146$908,3	
3.ª Inspectoria do Trafego	26:210$182	28:349$712	117:327$445	
4.ª Inspectoria do Trafego	16:934$773	24:087$760	88:731$223	
5.ª Inspectoria do Trafego	26:980$240,2	30:693$871	138:494$534,2	
6.ª Inspectoria do Trafego	13:152$456,4	8:195$001	50:734$902,4	
7.ª Inspectoria do Trafego	10:106$569	9:833$040	48:720$339	
8.ª Inspectoria do Trafego	19:136$595	14:175$253	83:925$679	
9.ª Inspectoria do Trafego	10:471$267	7:684$070	49:401$551	
Inspectoria de Reclamações	—	—	222$852	
Estações Diversas	—	—	388:934$423	
TOTAES	789:809$271.7	237:305$339	2:061.576$225,7	2.061:576$225,7
A transportar	—	—	—	9.250:787$582,815

Demonstração do movimento de sahida de materiaes dos Almoxarifados da Inspectoria Administrativa de Materiaes durante o anno de 1933

SAHIDA	1º ALMOXARIFADO				2º ALMOXARIFADO	3º ALMOXARIFADO		4º ALMOXARIFADO	5º ALMOXARIFADO	IMPORTANCIA	
	COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES	M. DIVERSOS	M. [illegible]		M. DIVERSOS	M. [illegible]			DEPARTAMENTO	DIVISÃO
[illegible] M. Diversos						[illegible]				[illegible]	
[illegible] M. Diversos											
[illegible]			155:[illegible]$000		5:[illegible]$250			[illegible]	290:[illegible]$704	291:[illegible]$782	
	15:158$000	158:[illegible]$658	2:[illegible]:637$149		1:[illegible]:065$[illegible]	1:[illegible]			[illegible]:513$181	2:118:[illegible]$087	
					908:[illegible]	8:[illegible]$918		253:[illegible]:171		3:812:[illegible]$253,171	
TOTAES	15:158$000	158:[illegible]$658	2:621:[illegible]$[illegible]		2:802:[illegible]$155	19:[illegible]$641		284:[illegible]:171	276:[illegible]$013	6:188:[illegible]$052,171	6:188:[illegible]$052,171
[illegible] Setorial						51[illegible]$560		[illegible]$002		1:117$582	1:117$582
DIRECÇÃO GERAL											
[illegible]	5:[illegible]$000	157$050	[illegible]		18$000	3:[illegible]	[illegible]	2:[illegible]$334		11:[illegible]$168	
[illegible]					3:[illegible]$100	8:[illegible]	1:[illegible]	1:[illegible]$296		19:[illegible]$928	
[illegible] Synd. [illegible]				[illegible]	12:[illegible]$000	[illegible]		1:[illegible]$105	175$100	17:[illegible]$041	
Rev. do Regulamento						[illegible]		[illegible]		[illegible]	
[illegible] e Tom. Com. 2º e 4º Div.						115$300				11$300	
[illegible]ral					[illegible]			[illegible]		[illegible]	
										[illegible]	
TOTAES	5:[illegible]$000	157$050	[illegible]	[illegible]	[illegible]	13:[illegible]	[illegible]	1:[illegible]	175$100	50:[illegible]	50:[illegible]
DIVISÃO											
[illegible]							235$000			235$000	
[illegible]					30$100					30$100	
[illegible]					[illegible]	127[illegible]		119$[illegible]		1:141$172	
[illegible]					[illegible]	270[illegible]	218$200			[illegible]$751	
Obras					833$100	8:[illegible]		2:775$546		11:[illegible]$213	
[illegible] a Receita					3:126$720	19:710$816	83:140$[illegible]	22:[illegible]$015	315$100	161:[illegible]$648,1	
[illegible] a Despesa					2:225$851	14:011$979	180$500	8:[illegible]$374		21:[illegible]$371	
[illegible] Thesouro					[illegible]$850	[illegible]$927		[illegible]		13:241$973	
[illegible] Estatistica			[illegible]		1:[illegible]$101	2:[illegible]$124	1:[illegible]$270	8:[illegible]$947	8$165	1:[illegible]$156	
Commercio					27[illegible]$270	1:[illegible]$279		7:[illegible]$979	25$290	3:[illegible]$758	
Adm. de Materiaes	1:701$000	51$800	[illegible]	[illegible]	6:121$125	71:[illegible]$049,59	1:[illegible]	18:[illegible]$401	1:[illegible]$004,451	110:[illegible],141	
Tes. de Materiaes					7:[illegible]$850	[illegible]$411	[illegible]$018	5:[illegible]$850	315$000	24:[illegible]$432	
[illegible]grafica						580:[illegible]$000				580:[illegible]$000	
[illegible]	[illegible]$551	51$050			[illegible]$000	[illegible]$522		270$015	69$20	1:[illegible]$037	
TOTAES	1:941$500	143$950	1:[illegible]	[illegible]$000	26:[illegible]	[illegible]:[illegible]$817,79	87:[illegible]	70:[illegible]	1:[illegible]$570,451	909:[illegible],041	909:[illegible],014
DIVISÃO											
[illegible]							58$199			58$199	
[illegible]							135$000			135$000	
[illegible]							115$209			115$209	
[illegible]							15$209			15$209	
[illegible] Trafego			10:[illegible]	1:[illegible]	92:[illegible]	90:[illegible]		616:[illegible]	83:[illegible]	962:[illegible]	
[illegible] Trafego					[illegible]	91:[illegible]	57[illegible]	50:[illegible]318,1	31:[illegible]210	[illegible]	
[illegible] Trafego					125$000	61:[illegible]	6:[illegible]	26:[illegible]182	25:[illegible]	117:[illegible]	
[illegible] Trafego					[illegible]	17:[illegible]		16:[illegible]	21:[illegible]	88:[illegible]223	
[illegible] Trafego					132$000	86:[illegible]	[illegible]	26:[illegible]211,2	[illegible]	118:[illegible]	
[illegible] do Trafego					265$[illegible]	29:[illegible]		13:[illegible],4	8:[illegible]	50:[illegible],4	
[illegible] Trafego					[illegible]	28:[illegible]		10:[illegible]	9:[illegible]	18:[illegible]	
[illegible] Trafego					1:[illegible]$000	16:[illegible]		14:[illegible]	4:[illegible]	[illegible]	
[illegible] do Trafego					[illegible]	31:[illegible]		9:[illegible]	5:[illegible]	49:[illegible]	
[illegible] Re[illegible]						[illegible]	19$000			[illegible]	
[illegible]						18$[illegible]	[illegible]			186:[illegible]	
TOTAES			10:[illegible]	[illegible]	18:[illegible]	539:[illegible]	81:[illegible]	789:[illegible]$271,7	287:[illegible]	2:061:[illegible]$225,7	2:061:[illegible]$225,7
											9:250:[illegible]$582,815

CONTINUAÇÃO

SAHIDA	3.º ALMOXARIFADO M. DIVERSOS	3.º ALMOXARIFADO M. RENDA	4.º
Transporte	—	—	2,915
3.ª DIVISÃO			
Chefia da Divisão	—	200$000	
2.ª Sub-chefia	—	1$209	
3.ª Sub-chefia	—	1$209	
1.ª Inspectoria da Linha	39:666$512	600$000	2
2.ª Inspectoria da Linha	1:092$613	—	
3.ª Inspectoria da Linha	670$052	—	
4.ª Inspectoria da Linha	2:745$663	—	1
5.ª Inspectoria da Linha	1:093$372	30$435	
6.ª Inspectoria da Linha	837$751	—	
7.ª Inspectoria da Linha	368$430	—	
8.ª Inspectoria da Linha	718$964	—	
9.ª Inspectoria da Linha	2:428$530	48$000	
10.ª Inspectoria da Linha	241$517	—	
11.ª Inspectoria da Linha	591$673	16$088	
12.ª Inspectoria da Linha	356$618	—	
13.ª Inspectoria da Linha	660$966	8$044	
14.ª Inspectoria da Linha	1:099$871	—	
15.ª Inspectoria da Linha	484$806	—	
Inspectoria do Telegrapho e Illuminação	6:236$616	22$424	2
Inspectoria de Signalização	8:949$847	—	
Inspectoria de Officinas	2:910$697	1$209	
Inspectoria Const. Offic. Bello Horizonte	—	1$209	
Inspectoria Const. Ramal de Sta. Barbara	187$766	—	
Inspectoria de Materiaes	—	200$000	
TOTAES	71:342$264	1:129$827	,320
4.ª DIVISÃO			
Chefia da Divisão	—	64$000	
1.ª Sub-chefia	—	—	
2.ª Sub-chefia	—	1$209	
3.ª Sub-chefia	—	1$209	
1.ª Inspectoria da Locomoção	14:006$394,6	—	
2.ª Inspectoria da Locomoção	3:638$139	27$627	
3.ª Inspectoria da Locomoção	6:677$413	37$209	
4.ª Inspectoria da Locomoção	1:686$613	9$209	
5.ª Inspectoria da Locomoção	2:248$073	49$209	
6.ª Inspectoria da Locomoção	1:487$858	—	
7.ª Inspectoria da Locomoção	780$658	12$000	
8.ª Inspectoria da Locomoção	4:661$650	2$418	
9.ª Inspectoria da Locomoção	1:333$863	8$000	
1.ª Inspectoria de Officinas	29:597$080	100$725	
2.ª Inspectoria de Officinas	1:345$316	12$066	
2.ª Sub-inspectoria da Locomoção	2:107$225	40$000	
3.ª Sub-inspectoria da Locomoção	3:231$838	24$000	
9.ª Sub-inspectoria da Locomoção	3:288$721	24$000	
TOTAES	76:090$841,6	412$881	1 ,310
Responsabilidade a Apurar	—	—	
Annullação	900$000	—	
Differença de preço	—	—	5
TOTAES	900$000	—	5
A transportar	—	—	45

CONTINUAÇÃO

SAÍDA	1 ALMOXARIFADO				2 ALMOXARIFADO	ALMOXARIFADO		4 ALMOXARIFADO	5 ALMOXARIFADO	IMPORTÂNCIA	
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]
											9 250 787$552 015
CAUSAS											
[illegible]								[illegible]		[illegible]	
[illegible]								[illegible]		[illegible]	
[illegible] da Linha	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]	
[illegible] da Linha	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible] da Linha	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible] da Linha	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible] da Linha	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible] da Linha	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible] da Linha	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible] da Linha	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]

	DA	4.º ALMOXARIFADO	5.º ALMOXARIFADO	IMPORTANCIA DEPARTAMENTO	IMPORTANCIA DIVISÃO
Transporte.		—	—		67.211:178$274.845
BAIXAS					
Pr. n. 6.390-32-Iama		—	—	2:667$000	
Pr. n. 688-33-Iama		—	—	24$500	
Pr. n. 166-33-Iama.		—	—	174$551	
Pr. n. 1.112-183-33Se		—	—	48$000	
Pr. n. 1.611-184-33-Se		—	—	206$880	
Pr. n. 1.932-Iama.	$243	—	—	695$942	
Pr. n. 752-33-Iama.	$661	—	—	520$661	
Pr. n. 4.212-33-Iama.		—	—	113$602	
Pr. n. 9.884-33-Iama.	$953	—	—	25:346$469	
Pr. n. 966-33-Iama.	$900	—	—	$900	
Pr. n. 1.406-33-Iama.	$420	—	—	21$420	
Pr. n. 214-33-Iama	$900	—	—	$900	
Pr. n. 1.092-33-Iama.	$803	—	—	28$803	
Pr. n. 1.696-33-Iama.	$837	—	—	63$837	
Pr. n. 2.166-33-Iama.	$010	—	—	94$010	
Pr. n. 372-33-Iama.		298$770	—	298$770	
Pr. n. 1.490-184-33-Se		173$191	—	173$191	
Pr. n. 2.765-184-33-Se		797$392	—	797$392	
Pr. n. 3.584-184-33-Se		15:628$447	—	15:628$447	
Pr. n. 3.638-184-33-Se		13:182$419	—	13:182$419	
Pr. n. 1.978-33-Iama.		—	46$000	46$000	
Pr. n. 2.290-184-33-Se		—	215$280	215$280	
Pr. n. 3.379-184-33-Se		—	481$480	481$480	
TOTAES	$727	30:080$219	742$760	60:575$454	60:575$454
CONTAS DE TER					
Agric. Inst. Technol	$000	—	—	8$000	
Guerra — Fab. Art.	$000	—	—	5$000	
Guerra — serv. Tra	$000	—	—	50$000	
Marinha — Dep. Na		—	—	504:578$600	
C. de Compras	$409	—	—	81$409	
Noroeste do Brasil		—	—	16$000	
F. Araraguara	$409	—	—	57$409	
Nac. do Café.	$409	—	—	57$409	
Central Ferrovia	$000	—	—	3$000	
Aguas e Esgotos S	$409	—	—	57$409	
AGENCIAS DIVERSAS					
ana — Rio.	$632	—	—	1.378$632	
ana — S. Paulo	$860	—	—	1:234$860	
rio — Rio.	$414	—	—	2:948$414	
ral — Rio	$488	—	—	1:424$488	
resse Federal	$386	—	—	676$386	
acho — Norte.	$635	—	—	751$635	
rinter.	$600	—	—	3$600	
sporte e Carruagen	$156	—	—	970$156	
dalena & Cia..		—	—	17:166$086	
chneider.		—	—	1:452$530	
rasil.		—	—	5:600$000	
TOTAES	$807	—	—	538:551$023	538:551$023
TOTAES GERAE	$425	3.296:050$260.284	4.270:109$241.171	—	67.810:253$751.845
Saldo p' Janeiro de	$375	1.483:846$860	3.197:705$468	—	7.546:663$871
SOMMA.....	$800	4.779:897$120.284	7.467:814$709.171	—	75.356:917$622.845

SAÍDA	1 ALMOXARIFADO				2 ALMOXARIFADO	3 ALMOXARIFADO		4 ALMOXARIFADO	5 ALMOXARIFADO	MPORTÂNCIA	
	COMBUSTÍVEIS	PEÇAS E ACESSÓRIOS	MATERIAIS	[illegible]		MATERIAIS	MATERIAIS			REALIZADO	[illegible]
											67 21[illegible]278[illegible]74 845
[illegible]					[illegible]					[illegible]966$000	
[illegible]					215$501					24$500	
[illegible]					145$571					174[illegible]	
[illegible]					[illegible]					8$000	
[illegible]					20$000					[illegible]	
[illegible]					[illegible]	991$243				995$142	
[illegible]					170$000	919$951				5.205$61	
[illegible]					113$002					113$002	
[illegible]					22.[illegible]$516	[illegible]				25.[illegible]$105	
[illegible]						$000				[illegible]	
[illegible]						[illegible]				21$120	
[illegible]						$000				$000	
[illegible]						[illegible]				25$083	
[illegible]						65$847				65$847	
[illegible]						[illegible]				[illegible]	
[illegible]							295$750			[illegible]	
[illegible]							173$191			173$191	
[illegible]							707$[illegible]92			[illegible]	
[illegible]							[illegible]028$147			15.[illegible]028$147	
[illegible]							13.182$419			13.182$419	
[illegible]								0$000		0$000	
[illegible]								215$280		215$280	
[illegible]								181$180		181$180	
					2.[illegible]821$718	1.330$727	[illegible]$219	742$560		10.[illegible]$151	10.555$1[illegible]
AS DE TERCEIROS											
[illegible]					$000					$000	
[illegible]						$000				$000	
[illegible]						505$000				505$000	
[illegible]	501.578$000									501.578$000	
[illegible]				10$000		11$000				81$000	
[illegible]					10$000					10$000	
[illegible]						78$000				55$000	
[illegible]						55$000				55$000	
[illegible]						1$000				1$000	
[illegible]						57$000				57$000	
[illegible]											
[illegible]						1.[illegible]$632				[illegible]	
[illegible]						1.[illegible]$000				1.231$000	
[illegible]						2.[illegible]$111				2.[illegible]$111	
[illegible]						1.124$188				1.124$188	
[illegible]						[illegible]				[illegible]	
[illegible]						55$085				55$085	
[illegible]						[illegible]				[illegible]	
[illegible]						720$156				720$156	
[illegible]				17.[illegible]						7.[illegible]	
[illegible]				1.[illegible]						1.[illegible]	
[illegible]					5.[illegible]					[illegible]	
[illegible]	501.578$000			18.[illegible]	5.[illegible]	218$[illegible]	[illegible]			38.551$024	[illegible]
[illegible]	2.079.[illegible]	1.873.[illegible]	19.[illegible]	27.[illegible]	4.917.758$831	1.182.[illegible]	401.[illegible]	4.296.[illegible]	284.[illegible]	[illegible]	67.810.258$751 845
[illegible]	104.[illegible]			3.[illegible]		2.185.[illegible]	351.[illegible]	1.481.[illegible]	1.197.[illegible]		7.516.[illegible]
[illegible]	32.181.[illegible]	1.873.[illegible]	19.[illegible]	30.[illegible]	4.917.758$831	3.367.[illegible]	3.[illegible]	4.779.[illegible]	284.[illegible]		75.356.[illegible]022 845

da Inspectoria Administrativa
o de 1934

SA	ADO RENDA	4.º ALMOXARIFADO	5.º ALMOXARIFADO	IMPORTANCIA DEPARTAMENTO	IMPORTANCIA DIVISÃO
3.º Almoxarifado — M. Div	—	—	19:401$299	19:401$299	
4.º Almoxarifado	—	—	—	202:324$392	
5.º Almoxarifado	—	—	—	1 014:438$503	
TAES	—	—	19:401$299	1.236:164$194	1 236:164$194
Sub-ntadoria Seccional	—	—	12$280	752$587	752$587
IRECÇÃO GERAL					
Direcoria	14$000	612$016	—	3:973$625	
Sub-rectoria	—	—	—	2:115$000	
Secretaria	—	2:192$751	—	12:955$411	
Comissão de Electrificação	—	2:627$754	245$506	5:073$710	
TAES	14$000	5:432$521	245$506	24:117$746	24:117$746
DIVISÃO					
2.ª Sub-chefia	—	—	—	12$698	
3.ª Sub-chefia	—	—	—	579$032	
Escritorio Central	57$409	114$550	—	1:341$518	
Inspectoria da Receita	:682$943	12:724$394	—	42:548$632	
Inspectoria da Despesa	36$230	2:929$241	—	22:729$702	
Inspectoria do Thesouro	—	477$842	—	1:620$119	
Inspectoria da Estatistica	154$090	1:506$136	—	4:679$943	
Inspectoria Commercial	—	192$340	—	422$435	
Inspectoria Administrativa	750$602	5:866$307	1:201$732	128:273$226	
Inspectoria Technica de Ma	—	166$150	—	24:581$815	
Officia Typographica	—	—	—	127:847$252	
Postsanitario	—	220$085	—	3:170$397	
TAES	:690$274	24:197$045	1:201$732	354:806$769	354:806$769
DIVISÃO					
1.ª Inectoria do Trafego	—	110:714$726	531$145	186:257$930	
2.ª Inectoria do Trafego	8$000	5:866$765	3$684	9:833$839	
3.ª Inectoria do Trafego	57$409	14:466$562	—	19:718$251	
4.ª Inectoria do Trafego	—	6:206$960	—	10:485$957	
5.ª Inectoria do Trafego	—	21:901$591	468$790	27:041$281	
6.ª Inectoria do Trafego	—	1:344$380	—	3:247$624	
7.ª Inectoria do Trafego	—	930$640	—	3:177$232	
8.ª Inectoria do Trafego	—	8:647$349	1:593$435	13:868$210	
9.ª Inectoria do Trafego	—	1:512$730	—	2:447$115	
Inspectoria de Reclamações	61$409	—	—	61$409	
Estaes Diversas	:279$324	—	—	101:279$324	
TAES	:406$142	171:591$703	2:597$054	377:418$172	377:418$172
transportar	—	—	—	—	1 993:259$468

Demonstração do movimento de sahida de materiaes nos Almoxarifados da Inspectoria Administrativa de Materiaes durante os mezes de Janeiro a Março de 1934

SAHIDA	1.º ALMOXARIFADO				2.º ALMOXARIFADO RELATIVO	1.º ALMOXARIFADO		4.º ALMOXARIFADO RELATIVO	5.º ALMOXARIFADO RELATIVO	IMPORTANCIA	
	COMBUSTIVEL	GLOBULO CANTIL	M. DIVERSOS	M. CAIXA		M. [illegible]	M. OFICINA			GLOBULO MENSAL	DIVIDA
[illegible] ado — M. Diversos											
[illegible]			87 [illegible]754$401		164 116$962				19 801$200	19 801$200	
[illegible]		1 721$300	295 872$858		216 844$865					202 324$392	
[illegible]LES		1 721$300	383 [illegible]$218		381 261$857				19 801$200	1 011 438$504	
[illegible] Seccional						7105$06			[illegible]$50	1 236 [illegible]$904	1 236 [illegible]$904
[illegible]ÇÃO GERAL										552$587	552$587
[illegible]	2 [illegible]$200	312$500	24$000			651$000	115$000	[illegible]$016		3 073$625	
[illegible] Electrificação					2 165$000					2 165$000	
[illegible]					1 [illegible]$000	9 203$060		2 [illegible]$751		12 [illegible]$811	
[illegible]ALES	2 [illegible]	312$500	24$000		2 [illegible]$000	178$650		2 [illegible]$534	215$500	5 [illegible]$710	
[illegible]	2 [illegible]	312$500	24$000		5 [illegible]$000	9 [illegible]$710	115$000	5 [illegible]$524	215$500	24 117$746	24 117$746
[illegible]VISÃO											
[illegible]						12$098				12$098	
[illegible]					150$000	429$043				579$043	
[illegible] Compras					120$000	1 [illegible]$550	57$400	1 [illegible]$550		1 [illegible]$518	
[illegible] Receita					12$000	10 [illegible]$276	10 [illegible]$434	12 [illegible]$801		42 [illegible]$632	
[illegible] Despesa					18 [illegible]$000	1 [illegible]$231	30$230	2 [illegible]$241		22 [illegible]$702	
[illegible] Pessoal					105$000	737$277		477$842		1 [illegible]$119	
[illegible] Estatistica					2 [illegible]$001	209$717	151$000	1 [illegible]$136		4 [illegible]$013	
[illegible] Commercial						[illegible]		192$410		12254$5	
[illegible] Administrativa de Materiaes	1 [illegible]$500	18$010			1 [illegible]$001	[illegible]$145	750$00	5 [illegible]$107	1 [illegible]	12 [illegible]$226	
[illegible] Fiscalização de Materiaes					24 [illegible]$201	18$065		106$150		24 [illegible]$515	
[illegible] Geographia						127 [illegible]$252				127 [illegible]$252	
[illegible]	673$000	186$300			277$201	4 [illegible]$752		220$085		3 [illegible]$707	
[illegible]	1 [illegible]$501	233$000			56 [illegible]$100	253 [illegible]$818	20 [illegible]$274	71 [illegible]$045	1 [illegible]	[illegible]$760	551 [illegible]$769
[illegible]VISÃO											
[illegible] do Trafego					11 [illegible]$050	10 [illegible]$000		110 [illegible]$726	331$145	186 [illegible]$430	
[illegible] do Trafego						3 [illegible]$001	8$011	5 [illegible]$715	18$84	[illegible]$819	
[illegible] Trafego						5 [illegible]$250	375$109	11 [illegible]$562		19 [illegible]$251	
[illegible] Trafego						4 [illegible]$007		6 [illegible]$000		10 [illegible]$007	
[illegible] do Trafego						4 [illegible]$000		21 [illegible]$501	1 [illegible]$290	27 [illegible]$851	
[illegible] Trafego						[illegible]$231		1 [illegible]$180		3 [illegible]$021	
[illegible] do Trafego						2 [illegible]$702		[illegible]$610		1 [illegible]$232	
[illegible] do Trafego						3 [illegible]$176		8 [illegible]$319	1 [illegible]	13 [illegible]$210	
[illegible] do Trafego						[illegible]$185		1 [illegible]$730		2 [illegible]$115	
[illegible] Reclamações							61$000			61$000	
[illegible]							101 [illegible]$324			101 [illegible]$324	
[illegible]					61 [illegible]$050	67 [illegible]	101 [illegible]$142	171 [illegible]$703	2 [illegible]$051	377 [illegible]$179	67 [illegible]$172
[illegible]											1 093 [illegible]$168

FIM

	VALOR	4.º ALMOXARIFADO	5.º ALMOXARIFADO	IMPORTANCIA	
	AL. REDUZ.			DEPARTAMENTO	DIVISÃO
Transporte	—	—	—	—	1 993:259$468
DIVISÃO					
Inspectoria da Linh	—	51 800$922	543:683$745	1:053 664$058	
Inspectoria da Linh	—	2:868$780	104:945$687	111:788$250	
Inspectoria da Linh	—	1 874$937	45:545$824	61:956$990	
Inspectoria da Linh	—	2:898$247	77:868$088	331 193$836	
Inspectoria da Linh	—	1 566$911	33.908$038	45:217$220	
Inspectoria da Linh	—	3:348$290	21:265$634	36:330$984	
Inspectoria da Linh	—	598$576	88.626$452	49:907$193	
Inspectoria da Linh	—	325$600	30:706$406	51:854$437	
Inspectoria da Linh	—	3:247$689	22:442$616	60:072$816	
Inspectoria da Linh	—	558$577	22:315$802	26:388$250	
Inspectoria da Linh	—	1:337$914	17:922$517	370.710$042	
Inspectoria da Linh	—	687$662	4:392$711	330:636$065	
Inspectoria da Linh	—	4:025$310	116:626$856	279:640$112	
Inspectoria da Linh	—	2:074$288	1:420$857	69:930$299	
Inspectoria da Linh	—	585$071	721$296	13:578$822	
Estrada do Telegrap	—	64:229$612	39:337$644	403:057$486	
Estrada de Signalizaç	—	38:218$450	5:311$876	415:118$283	
Estrada de Officinas	—	35:499$606	38.098$099	236:152$396	
Estrada Const. de O	—	149$612	24:958$458	27.762$973	
Estrada Const. Ram	—	2:882$487	698$800	39:819$863	
Estrada de Materiaes	200$000	—	—	200$000	
TOTAES	200$000	217.571$070	1 189:896$511	4:014:911$325	4:014$911$325
2ª DIVISÃO					
Estrada da Locomoção	68$045	—	—	68$045	
Inspectoria da Locom	248$000	3:154$331	155$280	3:463:228$179	
Inspectoria da Locom	—	—	—	724:273$427	
Inspectoria da Locom	48$000	124$000	—	1 088.133$971	
Inspectoria da Locom	58$209	—	—	472:542$930	
Inspectoria da Locom	—	578$268	—	1 185:828$804	
Inspectoria da Locom	—	—	980$000	25.973$183	
Inspectoria da Locom	—	—	—	9:992$899	
Inspectoria da Locom	—	6:982$042	258$784	801:342$951	
Inspectoria da Locom	—	494 087$431	—	574:445$355	
Inspectoria de Offic	146$508	215$095	215:408$228	4.631:154$025	
Inspectoria de Offic	—	—	—	154:535$077	
Sub-inspectoria da L	—	—	—	794:706$861	
Sub-inspectoria da L	—	—	—	589:015$721	
Sub-inspectoria da L	—	—	—	161:504$005	
TOTAES	538$762	504.570$217	216:747$292	14 576:573$433	14 576.573$433
CAIXAS					
Decr. n. 3 766-184-34	—	8:571$274	—	8:571$274	8:571$274
CONTAS DE TER					
M. Guerra (Fab. Cart	3$130	—	—	3$130	
Ministerio da Agricultu	57$409	—	—	57$409	
Fazenda — Rio	354$000	—	—	354$000	
Exterior — Rio	121$000	—	—	121$000	
Marinha — Rio	120$000	—	—	120$000	
Excesso Federal	163$350	—	—	163$350	
Direito — Norte	40$500	—	—	40$500	
Importe e Carrugem	467$800	—	—	467$800	
Fonseca Almeida & Cia	—	—	—	2:373$510	
TOTAES	3:278$139	—	—	3:700$699	3:700$699
TOTAES — GERAL	28 691$367	981 933$930	1 430:101$674	20 600:016$199	20 600:016$199
Saldo para Abril de	374 739$844	755.439$442	2 783:721$521	—	6 334:111$618
Somma	398 431$211	1 687.373$372	4 213:923$195	—	26:934$127$817

SAHIDA	1 ALMOXARIFADO				2º ALMOXARIFADO	3º ALMOXARIFADO		4 ALMOXARIFADO	5 ALMOXARIFADO	IMPORTANCIA	
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]			EXPEDIMENTO	DIVIDO
[illegible]ÃO											1 093 250$005
[illegible]	2 [illegible]$000	[illegible]$000	[illegible]	[illegible]$000	[illegible]	7 127$000		51 [illegible]$921	543 [illegible]$748	1 083 [illegible]	
[illegible] da Linha					1 [illegible]$000	[illegible]		2 [illegible]$780	101 [illegible]$087	111 [illegible]$250	
[illegible] da Linha	150$000		[illegible]		[illegible]	2 [illegible]		1 874$937	17 [illegible]$821	61 [illegible]$000	
[illegible] da Linha	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]		2 [illegible]$217	77 [illegible]$088	141 [illegible]$561	
[illegible] da Linha	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]		1 [illegible]$031	43 [illegible]$038	45 [illegible]$231	
[illegible] da Linha	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]		148$240	21 [illegible]$411	[illegible]	
[illegible] da Linha			[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]$876	38 [illegible]$412	49 [illegible]$104	
[illegible] da Linha			[illegible]		[illegible]	[illegible]		625$000	91 [illegible]$006	51 [illegible]$437	
[illegible] da Linha			[illegible]		[illegible]	[illegible]		237$080	[illegible]	60 [illegible]$816	
[illegible] da Linha	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]$877	22 [illegible]$802	26 [illegible]$250	
[illegible] da Linha			[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]$014	[illegible]	170 [illegible]$012	
[illegible] da Linha			[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]$062	[illegible]$711	130 [illegible]$065	
[illegible] da Linha	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	279 [illegible]$112	
[illegible] da Linha	225$000		[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible] da Linha			[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	721$298	[illegible]	
[illegible]			[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	415 [illegible]$521	
[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible] Bebo Hora de			[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	27 [illegible]	
[illegible] de Sta Barbara					[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible]							[illegible]$000			[illegible]$000	
	23 [illegible]$000	[illegible]$000	[illegible]	[illegible]$000	[illegible]	17 [illegible]$000	[illegible]$000	217 571$050	1 180 [illegible]$511	4 014 [illegible]$425	4 014 [illegible]$432
[illegible]ÃO											
[illegible]							0$045			0$045	
[illegible] Locomotiva	[illegible]	121 [illegible]$525	[illegible]		[illegible]	1 106$720	245$000	3 134$481	435$280	3 [illegible]$179	
[illegible]	1 [illegible]	40 [illegible]	[illegible]		1 [illegible]	[illegible]				721 [illegible]$427	
[illegible] Locomotiva	711 [illegible]$413	114 [illegible]	2 [illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]$000	234$000		4 038 [illegible]$071	
[illegible]	[illegible]	11 [illegible]	[illegible]		[illegible]	714$750	54$500			472 [illegible]$530	
[illegible] Locomotiva	1 [illegible]	35 [illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		578$008		1 185 [illegible]$801	
[illegible] Locomotiva		22 [illegible]$073	[illegible]		[illegible]	714$750			900$000	[illegible]	
[illegible] Locomotiva		[illegible]			[illegible]	714$750				[illegible]	
[illegible] Locomotiva	740 [illegible]	3 [illegible]$013	[illegible]		1 [illegible]	[illegible]		[illegible]	258$781	801 [illegible]$951	
[illegible] Locomotiva	78 [illegible]	2 [illegible]	[illegible]			705$200		191 [illegible]$431		574 [illegible]$663	
[illegible]	13 [illegible]	[illegible]	[illegible]		1 522 [illegible]	15 [illegible]$317	145$018	215$095	[illegible]	[illegible]	
[illegible]		4 [illegible]	[illegible]		[illegible]	714$750				134 [illegible]	
[illegible] da Locomotiva	74 [illegible]	10 [illegible]	[illegible]		[illegible]	714$750				791 [illegible]	
[illegible] da Locomotiva	452 [illegible]	5 [illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]				389 [illegible]	
[illegible] da Locomotiva	19 [illegible]	[illegible]				705$000				161 [illegible]	
	[illegible]	[illegible]	[illegible]		1 [illegible]	22 [illegible]	[illegible]	701 [illegible]	216 [illegible]	14 [illegible]	14 [illegible]
[illegible]											
[illegible]$434								[illegible]		[illegible]	[illegible]
DE TERCEIROS											
[illegible] Castanho e Artesanato de Guarda							[illegible]$130			[illegible]$130	
[illegible]							[illegible]			[illegible]	
							[illegible]			[illegible]	
							[illegible]			[illegible]	
							[illegible]			[illegible]	
							[illegible]			[illegible]	
[illegible]							[illegible]			[illegible]	
[illegible]							[illegible]			[illegible]	
[illegible] Indenização					[illegible]					[illegible]	
					[illegible]		[illegible]			[illegible]	[illegible]
GERAIS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] de Pag.	[illegible]			[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]

PRINCIPAES MATERIAES RECEBIDOS PELA INSPECTORIA ADMINISTRATIVA DE MATERIAES DURANTE O ANNO DE 1933.

ESPECIFICAÇÃO	Unidade	Preço médio	Quantidade	IMPORTANCIA Parciaes	IMPORTANCIA Totaes
COMBUSTIVEL					
Carvão Nacional	Kilo	—	46.275.356	3.770:510$654	
Carvão Allemão	Kilo		322.749.590	20.027:879$933	
Carvão Cardiff	Kilo	—	37.707.389	2.434:800$320	
Carvão de Forja	Kilo	—	1.900.000	154:453$100	
Carvão em briquettes "S"	Kilo	—	2.024.190	143:841$013	
Carvão Coke para fundição	Kilo	—	1.050.000	169:500$000	
Carvão Vegetal	Kilo	—	3.000	885$000	
Schisto de Marahú	Kilo	—	520.183	30:170$614	
Alcool Motor	Litro	—	3.594	3:144$750	
Gazolina	Litro	—	253.190	284:239$500	
Gazolina em lata	Lata	—	166	4:648$000	
Lenha	M3	—	35.233.000	226:461$760	
Oleo Combustivel	Kilo	—	49.876.647	4.811:651$485	
Transporte de Carvão	—	—	—	17:261$000	
Quota de transporte de carvão	—	—	—	345$200	32.079:792$329
LUBRIFICANTES					
Estôpa de côr	Kilo	—	107.585.000	100:914$730	
Idem, idem de 1.ª qualidade	Kilo	—	3.000.000	5:100$000	
Idem, de algodão, typo I	Kilo	—	39.471.000	61:969$470	
Idem, idem, typo II, branca	Kilo	—	51.206.000	65:558$200	
Idem, de lã	Kilo	—	20.000.000	51:800$000	
Idem, idem typo branca	Kilo	—	21.272.000	31:057$120	
Graxa mineral, typo I	Kilo	—	25.146.000	32:991$552	
Idem, idem, typo 3	Kilo	—	9.800.000	6:860$000	
Idem, idem, saponada, typo I	Kilo	—	8.509.000	11:938$127	
Graxa p/ rolamento em barrilhetes c/ 45k,400	Um.	—	40	9:444$000	
Oleo para carro	Litro	—	850.000	349:350$000	
Idem para machina, typo I	Litro	—	45.000	26:567$900	
Idem, idem, typo II	Litro	—	700.000	287:700$000	
Idem, para dynamo	Litro	—	8.700	5:090$000	
Idem, para cylindro vap. saturado, typo I	Litro	—	5.500	3:613$000	
Idem, idem, idem, typo II	Litro	—	700.000	410:226$800	
Idem, idem, vap. superaquecido, typo I	Litro	—	3.000	3:738$000	
Idem, idem, idem, typo II	Litro	—	400.000	288:800$000	
Idem, para transformador e chaves	Litro	—	6.000	6:579$000	
Idem, para motor, typo I	Litro	—	4.000	4:560$000	
Idem, idem, explosão, typo II	Litro	—	2.700	2:297$700	
Idem, para compressor, typo I	Litro	—	600	541$800	
Idem, idem, typo II	Litro	—	2.600	3:394$600	
Idem, Mobilioil "A"	Litro	—	10	29$000	
Idem, idem, "BB"	Litro	—	19.968	65:943$800	
Idem, para caixa de velocidade	Litro	—	3.600	11:700$000	
Idem, superaquecido n.º 609	Litro	—	4.000	13:680$000	1.873:677$891
AÇO					
em geral	Kilo	—	482.843	339:451$267	
em chapa	Kilo	—	162.000	64:754$000	
em chapa	Chapa	—	155	4:788$615	408:993$882
FERRO					
em geral	Kilo	—	118.200	74:118$200	
em chapa	Kilo	—	3.200	3:960$000	
em chapa	Chapa	—	515	19:967$550	98:045$750
A transportar					34.460:509$852

Continuação

ESPECIFICAÇÃO	Unidade	Preço médio	Quantidade	IMPORTANCIA Parciaes	IMPORTANCIA Totaes
Transporte					34.460:509$[illegible]
METAES PARA FUNDIÇÃO					
anti-fricção typo I	Kilo	1$246	10.350	12:896$100	
anti-fricção, typo II	Kilo	4$987	5.450	27:179$150	
anti-fricção, typo III	Kilo	6$200	6.500	40:303$100	
anti-fricção, typo IV	Kilo	9$700	1.125	10:912$500	
bronze, typo I	Kilo	3$085	9.000	27:765$000	
bronze, typo II	Kilo	3$264	500	1:632$000	
bronze, typo IV	Kilo	2$977	20.375	60:656$375	
bronze, phosphoroso	Kilo	3$160	500	1:580$000	
chumbo em barra	Kilo	$880	8.475	7:458$000	
chumbo em lençol	Kilo	1$850	1.180	2:183$000	
Ferro guza, typo I	Kilo	$248	125.000	31:000$000	
Ferro guza, typo II	Kilo	$248	400.000	106:400$000	
Ferro manganez	Kilo	$500	750	1:905$500	
cobre em barra	Kilo	—	12.702	21:931$950	
cobre, typo III	Kilo	1$775	10.475	18:593$125	372:395$[illegible]
DORMENTES					
de madeira de lei, bitola de 1,60	Um.	—	154.558	895:580$780	
de madeira de lei, bitola de 1,00	Um.	—	188.611	690:202$850	
de madeira branca, bitola de 1,60	Um.	—	38.313	163:546$940	
de madeira branca, bitola de 1,00	Um.	—	43.885	128:174$910	
de madeira (especiaes)	Um.	—	696	9:680$790	1.887:186$[illegible]
MADEIRAS					
postes	Um.	—	46.323	37:962$870	
peças	Uma.	—	670	4:590$200	
taboas	Uma.	—	381	5:780$120	
taboas	Pé.	—	48.000	15:600$000	
em tóros	M3	—	7.056.301.050	937:381$255	
em vigas	Uma.	—	154	31:986$000	
em gigotas	Uma.	—	528	9:334$900	1.042:635$[illegible]
MATERIAES PARA CONSTRUCÇÃO					
Cal — extincta	Litro	$032,5	100.000	3:250$000	
Cal-virgem	Kilo	$066	400.000	26:400$000	
Cimento-commum	Kilo	—	2.412.163	506:728$450	
Manilhas	Metro	85$000	40.32	9:600$000	
Tijolos	Milheiro	—	1.500	50:900$000	
Telhas	Milheiro	—	232	48:400$000	
Azulejos brancos	M2	—	400	9:441$000	
Cobertura "Ruberoid"	Rolo	96$000	100	9:600$000	
Cimento branco	Kilo	—	21.000	14:889$000	
Ferro zincado, em folhas	F.ª		75.080	1.196:997$060	1.876:205$[illegible]
REPARAÇÃO DE CARROS					
de bitola de 1,60	Um.	—	82	1.396:215$000	
de bitola de 1,00	Um.	—	19	251:730$000	1.647:945$[illegible]
MATERIAES RODANTES					
Automovel de linha, mod. A. C., para bitola de 1,60, para 6 pessoas	Um.	—	1	—	22:785$[illegible]
A transportar					41.309:662$[illegible]

Continuação

ESPECIFICAÇÃO	Unidade	Preço médio	Quantidade	IMPORTANCIA Parciaes	IMPORTANCIA Totaes
Transporte					41.309:662$977
TRILHOS E ACCESSORIOS					
rilhos	Ton.	—	14.077.903	6.109:956$280	
ruzamentos	Ton.	—	331.930.000	594:731$512	
arafusos	Um.	—	17.000	19:936$000	
arafusos c/ porca "ASCE"	Ton.	—	112.273.600	61:642$360	
ala de juncção	Par.	—	2.600	39:236$800	
ala de juncção "ASCE"	Ton.	—	966.773.200	504:187$161	
irefond	Ton	—	375.168.200	201:861$500	7.522:551$613
OUTROS MATERIAES					
zeite de peixe	Litro.	2$060	2.600	5:768$000	
luminium em barra	Kilo	8$800	490	3:520$000	
ntimonio em barra	Kilo	2$970	1.517	4:505$490	
arbureto	Kilo	1$080	158.900	150:012$000	
hapa galvanizada	Kilo	1$295	487	630$665	
leo "Diesel" n.1	Litro.		515.269	155:386$400	
leo de caroço de algodão	Litro.	1$818	15.600	27:270$000	
erozene	Litro.	—	183.197	158:832$230	
inco em barra	Kilo	—	1.367	1:533$000	507:453$85
MACHINAS E FERRAMENTAS					
iversas machinas	Um.	—	24	—	487:546$592
MATERIAES DIVERSOS					
ão especificados	—	—	—	—	9.868:424$119
MATERIAES USADOS					
ão especificados	—	—	—	—	29:894$546
					59.725:538$632

PRINCIPAES MATERIAES RECEBIDOS PELA INSPECTORIA ADMINISTRATIVA DE MATERIAES DURANTE O PERIODO DE JANEIRO A MARÇO DE 1934.

ESPECIFICAÇÃO	Unidade	Preço médio	Quantidade	IMPORTANCIA Parciaes	IMPORTANCIA Totaes
COMBUSTIVEL					
Carvão Nacional	Kilo	—	13.095.970	1.089:776$087	
Carvão Allemão	Kilo	—	73.233.100	5.881:104$090	
Carvão de Forja	Kilo	—	78.252	12:229$500	
Gazolina	Litro	—	103.790	116:669$000	
Lenha	M.3	—	4.781	30:293$900	
Oleo Combustivel	Kilo	—	10.427.646	1.348:254$299	
Quota de transporte de carvão	—	—	—	3:153$800	8.481:481$476
A transportar					8.481:481$476

Continuação

ESPECIFICAÇÃO	Unidade	Preço médio	Quantidade	IMPORTANCIA Parciaes	IMPORTANCIA Totaes
Transporte					8.481:481$47
LUBRIFICANTES					
Estopa branca, typo II	Kilo	—	12.502	18:690$100	
Idem, idem, typo I	Kilo	—	10.534	16:538$030	
Idem, algodão de côr	Kilo	—	74.066	111:266$030	
Idem, de lã typo II	Kilo	—	25.500	80:148$500	
Graxa saponada	Kilo	—	5	6$100	
Idem, lubrificante, wacco Greasse AA 3.	Kilo	—	750	3:450$000	
Oleo para carro	Kilo	—	200.000	66:200$000	
Idem, machina typo I	Kilo	—	2.500	1:067$500	
Idem, idem, typo II	Litro	—	175.000	57:925$000	
Idem, compressor n.º 2	Litro	—	250	132$500	
Idem, cylindro vap. saturado, typo 2	Litro	—	125.000	84:875$000	
Idem, idem, superaquecido, typo 2	Litro	—	150.000	114:750$000	
Idem, lubrificante, Swastica n.º 8	Litro	—	3.000	3:799$000	
Idem, transformador de alta tensão	Litro	—	600	1:800$000	
Idem, Garagoile Mobiliol	Litro	—	250	825$000	
Idem, lubrificante Garagoile Mobiliol	Litro	—	36	125$280	
Idem, Mobiliol BB	Litro	—	138	531$300	
Idem, lubrificante Mobiliol BB	Litro	—	64	256$000	
Idem, idem, imperial typo 3	Litro	—	2	140$000	562:525$30
MATERIAL					
AÇO					
em geral	Kilo	1$040	482.303		502:044$06
FERRO.					
em geral	Kilo	$282	40.238	51:665$700	
em chapa	Kilo	$490	4.400	6:556$000	
em chapa	Metro	8$998	10.083	90:734$000	
em chapa	Uma	40$369	284	11:465$038	160:360$7
METAES PARA FUNDIÇÃO					
anti-fricção — typo I	Kilo	$963	10.500	20:611$500	
anti-fricção — typo II	Kilo	10$485	10.000	104:850$000	
anti-fricção, typo III	Kilo	6$273	5.500	86:625$000	
bronze, typo III	Kilo	3$566	10.000	35:660$000	
bronze, typo IV	Kilo	5$659	38.000	215:060$000	
ferro guza, typo II	Kilo	$274	400.000	109:600$000	572:406$50
DORMENTES:					
de madeira de lei, bitola de 1,00	Um.	4$333	58.407	253:052$200	
de madeira de lei, bitola de 1.60	Um.	6$825	55.442	378:443$700	
de madeira branca, bitola de 1,00	Um.	3$370	7.206	24:288$200	
de madeira branca, bitola de 1,60	Um.	4$399	581	2:556$400	
de madeira branca	Um.	3$850	7.380	28:413$000	
especiaes	Um.	7$586	3.204	56:348$320	743:131$8
MADEIRAS:					
em couçoeiras	Metro	3$379	6.300	21:289$000	
em couçoeiras	Metro	14$990	.250	3:747$500	
Caibros	Um.	6$400	300	1:920$000	
Taboas	Metro	6$763	3.500	2:670$500	
Idem,	Uma	4$310	4.500	19:395$000	
em tóra	Metro	1$609	2.548.863.530	410:122$533	
Vigas	Uma	47$528	70	10:327$000	
Vigota	Uma.	8$062	830	14:992$200	484:463$7
A transportar					11.506:413$6

Fim

ESPECIFICAÇÃO	Unidade	Preço médio	Quantidade	IMPORTANCIA Parciaes	IMPORTANCIA Totaes
Transporte					11.506:413$690
MATERIAL PARA CONSTRUCÇÃO					
ulejos brancos	Met.2.	20$250	120.000	2:430$000	
l extincta	Litro	$032	40.000	1:280$000	
em, virgem	Litro	$102	100.000	10:200$000	
mento	Kilo	$023	639.652.500	150:013$630	
anilhas (em 7)	Uma	$340	10	34$000	
em, récta	Uma	$239	3.350	4:152$500	
lhas	Met.2.	17$000	1.830	31:110$000	
em	Milheiro	219$000	20	4:380$000	
jolos	Milheiro	76$900	100	7:690$000	
rro zincado	Folha	24$004	2.520	60:492$520	756:246$383
REPARAÇÃO DE CARROS					
bitola de 1,00	Um.	—	45	864:575$000	
bitola de 1,60	Um.	—	26	434:860$000	1.299:435$000
ACCESSORIOS PARA TRILHOS					
haves	Kilo	1$389	59.040	82:051$076	
oração	Kilo	2$598	58.647	152:383$608	
guimento de cremalheira	Um.	460$737	100	46:073$700	
ala de juncção	Pár.	11$574	2.800	32:407$800	
etensor para trilho	Um.	4$762	40.000	190:480$700	
rafusos para trilhos	Um.	$724	19 200	13:911$200	517:308$084
MACHINAS					
iversas	Uma	—	37	313:600$000	313:600$000
OUTROS MATERIAES					
leo para producção de gaz	Litro	$227	166.904	37:907$400	
leo de banha	Litro	7$800	250	1:950$000	
erozene	Litro	$945	15.022	14:199$000	
gua-raz	Litro	4$430	2.700	11:961$000	
zeite de peixe	Litro	2$130	325	692$300	66:709$700
MATERIAES DIVERSOS					
Não especificados	—	—	—	3.709:906$142	3 709:906$142
MATERIAES USADOS					
Não especificados	—	—	—	1:085$052	1:085$052
SOMMA					18.170:704$051

INSPECTORIA ADMINISTRATIVA DE MATERIAES

ESPECIE	ANNO DE 1933				1.º TRIMESTRE DE 1934				EXERCICIO DE 1933			
	SEM LICITANTES	ANNULLADAS	APPROVADAS	REALIZADAS	SEM LICITANTES	ANNULLADAS	APPROVADAS	REALIZADAS	SEM LICITANTES	ANNULLADAS	APPROVADAS	REALIZADAS
Concs. publicas	2	—	1	3	—	—	—	—	2	—	1	3
Concs. permanentes	3	4	15	22	—	—	—	—	3	4	15	22
Concs. administrativas	—	3	88	91	—	1	29	30	—	4	117	121
Total	5	7	104	116	—	1	29	30	5	8	133	146

QUADRO DEMONSTRATIVO DOS SERVIÇOS A CARGO DOS ALMOXARIFADOS

QUADRO DEMONSTRATIVO DOS SERVIÇO

	1.º ALMOXARIFADO			2.º ALMOXARIFADO			
	Anno de 1933	Trim. 1934	Exercicio	Anno de 1933	Trim. 1934	Exercicio	Anno de 19
DE OFFICIOS EXPEDIDOS	301	1	302	140	24	164	4
DE M/M EXPEDIDOS	1.230	387	1.617	283	62	345	4
DE PROCESSOS A TRANSITO	2.318	537	2.855	1.556	205	1.761	2.6
DE PEDIDOS AO COMMERCIO RECEBIDOS DA I. A. M. A.	60	34	94	269	102	371	
DE PEDIDOS AO COMMERCIO RECEBIDOS DA C. C. COMPRAS	105	93	198	856	222	1.078	
DE CONHECIMENTOS EXTRAHIDOS	79	43	122	247	122	369	
DE NOTAS DE ENTRADA EXTRAHIDAS:							
1) Materiaes Diversos	972	236	1.208	854	364	1.218	1
2) Materiaes de Renda	—	—	—	—	—	—	
3) Total	972	236	1.208	854	364	1.218	1
DE GUIAS DE OBRAS CONCLUIDAS RECEBIDAS DA S. INDUSTRIAL							
1) Materiaes Diversos	—	—	—	—	—	—	
2) Materiaes de Renda	—	—	—	—	—	—	
3) Total	—	—	—	—	—	—	11
SÓ EM KILOGRAMMOS DOS VOLUMES RECB.	33.836.01	2.575.30	36.411.326	1.346.565	391.464	1.738.029	62 0
DE DESPACHOS EFFECTUADOS	12.692	1.941	14.633	206	39	245	9
SÓ EM KILOGRAMMOS DOS VOLUMES DESPACHADOS:							
1) Em vagão	33.380.763	2.444.810	35.825.573	1.140.039	274.965	1.415.004	114.6
2) Em automovel	258	2.146	2.404	206.526	16.499	223.025	703.2
3) Total	33.381.021	2.446.956	35.827.977	1.346.565	291.464	1.638.029	817.87
DE VOLUMES DESPACHADOS:							
1) Em vagão	131.956	25.789	157.745	43.028	8.657	51.685	6 9
2) Em automovel	5	37	42	5.627	1.457	7.084	88.7
3) Total	131.961	25 826	157.787	48.655	10.114	58.769	95 7
DE FACTURAS EXTRAHIDAS:							
1) Materiaes Diversos	2.136	532	2.668	1.017	426	1.443	2 25
2) Materiaes de Renda	—	—	—	—	—	—	5.66
3) Total	2.136	532	2.668	1.017	426	1.443	7.92
DE VAGÕES DESCARREGADOS	285	55	340	59	25	84	—
DE VAGÕES CARREGADOS	1.953	188	2.141	83	27	110	—

CARGO DOS ALMOXARIFADOS

3.º ALMOXARIFADO		4.º ALMOXARIFADO			5.º ALMOXARIFADO			TOTAL		
Trim. 1934	Exercicio	Anno de 1933	Trim. 1934	Exercicio	Anno de 1933	Trim. 1934	Exercicio	Anno de 1933	Trim. 1934	Exercicio
43	478	40	—	40	63	5	68	979	73	1.052
52	490	9	10	19	361	34	395	2.321	545	2.866
146	2.789	1.334	253	1.587	1.076	87	1.163	8.927	1.228	10.155
6	37	—	—	—	—	—	—	460	142	502
3	22	—	—	—	—	—	—	980	318	1.298
6	35	—	—	—	—	—	—	355	171	526
21	137	—	—	—	—	—	—	1.942	621	2.563
7	36	—	—	—	—	—	—	29	7	36
28	173	—	—	—	—	—	—	1.971	628	2.599
21	105	—	—	—	—	—	—	84	21	105
10	42	—	—	—	—	—	—	32	10	42
31	147	—	—	—	—	—	—	116	31	147
6.700	68.700	539 400	115.300	654.700	2.738.667	108.634	2.847.301	38.522.650	3.197.406	41.720.056
335	1.240	573	170	743	1.029	51	1.080	15.405	2.536	17.941
17.912	132.537	232.021	105.208	337.229	2.128.487	206.193	2.334.680	36.995.935	3.049.088	40.045.023
104.750	808.000	—	—	—	—	—	—	910.034	123.395	1.033.429
122.662	940.537	232.021	105.208	337.229	2.128.487	206.193	2.334.680	37.905.669	3.172.483	41.078.452
1.255	8.199	17.031	7.234	24.265	64.324	12.076	76.400	263.283	55.011	318.294
13.084	101.849	—	—	—	—	—	—	94.397	14.578	108.975
14.399	110.048	17.031	7.234	24.265	64.324	12.076	76.400	357.680	69.589	427.269
486	2.745	1.475	475	1.950	2.237	118	2.355	9.126	2.037	11.161
1.069	6.731	—	—	—	—	—	—	5.662	1.069	6.731
1.555	9.476	1.475	475	1.950	2.237	118	2.355	14.788	3.106	17.892
—	—	28	2	30	183	11	194	555	93	648
—	—	31	11	42	182	13	195	2.249	239	2.488

Materiaes confeccionados nas Officinas Typographicas e de Impressão de Bilhetes da Secção Industrial e recolhidos ao 3.º Almoxarifado — durante o anno de 1933 — comparados aos do anno de 1932.

1933			OFFICINA TYPOGRAPHICA		1932			
ESPECIFICAÇÃO	Quantidade	Pessoal	Material	Total	Quantidade	Pessoal	Material	Total
PARA DIRECÇÃO GERAL								
Impressos avulsos em geral	46.236	1:178$541	1:062$940	2:541$481	13.660	659$417	477$423	1:136$840
Livros	50	643$500	672$928	1:316$428	421	5:615$537	1:505$264	7:120$801
Talões e blocos	331	560$600	329$263	889$863	391	375$193	275$744	650$937
Enveloppes	6.000	340$583	243$364	583$947	1.600	224$000	75$196	299$196
Passes	200	162$000	290$476	452$476	—	—	—	—
Carteirinhas para passes	250	276$000	338$000	614$000	—	—	—	—
Encadernações e reencadernações	—	153$332	53$485	206$817	—	529$000	298$082	827$082
Folhetos e brochuras	—	—	—	—	1.500	374$750	73$485	448$235
Papel almasso (fls.)	100	6$500	16$990	23$490	100	7$300	11$100	18$400
» para machina (fls.)	10.000	175$000	165$120	340$120	40.000	12$500	351$176	363$676
» para cartas (fls.)	1.400	39$750	159$982	199$732	—	—	—	—
(diversos)	—	—	—	—	460	7$000	22$731	29$731
TOTAL	—	3:833$806	3:332$548	7:168$354	—	7:804$697	3:090$201	10:894$898
PARA 1.ª DIVISÃO								
Impressos avulsos em geral	1.762.300	10:231$310	17:756$802	27:988$112	910.272	11:142$147	13:316$371	24:458$518
Livros	1.061	9:826$699	8:316$618	18:143$317	4.878	9:991$542	4:954$170	14:945$712
Talões em blocos	4.245	8:062$582	12.636$429	20:699$011	9.115	15:405$458	22:261$740	37:667$198
Enveloppes	6.000	425$167	334$548	759$715	2.300	179$533	102$952	282$485
Passes	19.500	501$500	611$881	1:113$381	(**)	—	—	—
Cadernetas kilometricas	1.800	1:818$082	916$400	2:734$482	—	—	—	—
Folhetos	100	290$500	23$146	313$646	9.800	10:573$650	6:478$658	17:052$308
Encadernações	—	1:836$086	912$843	2:748$929	—	5:093$534	1:812$790	6:906$324
Pastas	81	204$000	101$449	305$449	—	—	—	—
Papel almasso (fls.)	7.600	115$643	205$996	321$639	34.800	442$100	929$500	1:371$600
» para machina (fls.)	78.900	53$500	944$154	997$654	5.600	32$400	121$601	154$001
» para cartas (fls.)	1.000	50$500	22$626	73$126	—	—	—	—
» para machina	(*)	—	—	—	133.900	94$300	1:510$929	1:605$229
» (diversos)	4.000	53$625	148$082	201$707	35.600	54$184	1:749$617	1:803$801
TOTAL	—	33:469$194	42:930$974	76:400$168	—	53:008$848	53:238$328	106:247$176

(*) Neste anno o papel em ½ fls. foi incluido na contagem das folhas inteiras.

(**) Os passes foram contados como impressos avulsos em geral.

1933		OFFICINA TYPOGRAPHICA			1932			
ESPECIFICAÇÃO	Quantidade	Pessoal	Material	Total	Quantidade	Pessoal	Material	Total
PARA 2.ª DIVISÃO								
Impressos avulsos em geral	3.799.500	29:566$768	65:965$391	95:532$159	2.270.900	25:181$390	35:358$108	60:539$498
Livros	10.004	26:950$630	34:619$535	60:970$165	8.800	30:873$729	38:520$890	69:394$619
Talões e blocos	67.720	48:853$032	58:807$452	107:660$484	44.275	43:453$522	39:822$005	83:275$527
Folhetos	1.000	479$500	123$515	603$015	4.000	1:266$658	284$254	1:550$914
Carteiras	100	67$000	7$240	74$240	—	—	—	—
Encadernações	—	72$000	22$409	94$409	—	105$000	10$508	115$508
Cartolina	—	—	—	—	2.000	8$000	101$200	109$200
Papel almasso (fls.)	20.000	241$500	670$669	912$169	176.000	1:471$542	5:745$354	7:216$896
para machina (fls.)	2.400	6$750	47$445	54$195	200.000	69$000	2:211$000	2:280$000
(diversos)	300	12$500	34$358	46$858	—	—	—	—
TOTAL	—	106:249$680	159:698$014	265:947$694	—	102:428$841	122:053$321	224:482$162
PARA 3.ª DIVISÃO								
Impressos avulsos em geral	238.400	2.497$382	3:785$239	6:282$621	208.448	1:764$776	1:672$439	3:437$215
Livros	580	3:126$048	3:015$428	6:141$476	3.055	12:802$598	10:657$976	23:460$574
Talões e blocos	5.070	8:313$747	8:008$087	16:321$834	4.054	5:412$167	5:578$479	10:990$646
Folhetos	2.600	2:370$683	567$940	2:938$623	10.950	8:723$561	3:054$846	11:778$407
Encadernações	—	1:070$250	523$088	1:593$338	—	170$000	31$693	201$693
Pastas	48	67$500	54$314	121$814	—			
Papel almasso (fls.)	—	—	—	—	28.400	492$667	1:404$756	1:897$423
para machina (fls.)	83.000	206$000	1:165$278	1:371$278	40.200	132$950	750$455	883$405
diversos	2.000	52$250	270$900	323$150	—	—	—	—
TOTAL	—	17:703$860	17:390$274	35:094$134	—	29:498$719	23:150$644	52:649$363
PARA 4.ª DIVISÃO								
Impressos avulso em geral	590.877	6:063$336	11:126$562	17:189$898	413.200	6:648$715	13:353$454	20:002$169
Livros	1.683	8:973$224	8:077$850	17:051$074	939	5:341$494	4:508$929	9:850$423
Talões e blocos	7.794	9:423$653	6:612$360	16:036$013	8.102	8:931$886	10:404$369	19:336$255
Folhetos	—	—	—	—	100	157$400	7$500	164$900
Encadernações	—	—	—	—	—	61$000	10$801	71$801
Papel almasso (fls.)	57.600	229$107	567$592	796$699	2.400	29$625	91$089	220$714
para machina (fls.)	90.000	87$350	1:366$627	1:453$977	140.000	77$000	1:522$440	1:599$440
TOTAL	—	24:776$670	27:750$991	52:527$661	—	21:247$120	29:898$582	51:145$702

CONTINUAÇÃO

1933			OFFICINA TYPOGRAPHICA		1932			
ESPECIFICAÇÃO	Quantidade	Pessoal	Material	Total	Quantidade	Pessoal	Material	Total
PARA STOCK *3.º Almoxarifado*								
Impressos avulsos em geral	1.230.800	3:912$694	24:547$728	28:460$422	—	—	—	—
Livros	121	931$594	1:321$644	2:253$238	—	—	—	—
Talões e blocos	23.978	33:866$271	54:097$331	87:963$602	6.300	9:036$078	17:317$864	26:353$942
Passes	1.080	46$000	12$890	58$890	—	—	—	—
Papel para machina (fls.)	32.000	22$000	271$923	293$923	—	—	—	—
TOTAL	—	38:778$559	80:251$516	119:030$075	—	9:036$078	17:317$864	26:353$942
RESUMO								
Impressos avulsos em geral	7.664.113	53:750$031	124:244$662	177:994$693	3.816.480	45:396$445	64:177$795	109:574$240
Livros	13.499	50:451$695	55:424$003	105:875$698	17.796	64:624$900	60:147$229	124:772$129
Talões e blocos	109.138	109:079$885	140:490$922	249:570$807	72.237	82:644$304	95:660$201	178:274$505
Enveloppes	12.000	765$750	577$912	1:343$662	3.900	403$533	178$148	581$681
Folhetos e brochuras	3.700	3:140$683	714$601	3:855$284	26.350	21:096$019	9:898$745	30:994$764
Passes	20.780	709$500	915$247	1:624$747	(*)	—	—	—
Carteirinhas para passes	350	343$000	345$210	688$240	—	—	—	—
Encadernações	—	3:131$668	1:511$825	4:643$493	—	5:958$534	2:163$874	8:122$408
Pastas	129	271$500	155$763	427$263	—	—	—	—
Cadernetas kilometricas	1.800	1:818$082	916$400	2:734$482	(**)	—	—	—
Cartolinas	—	—	—	—	2.000	8$000	101$200	109$200
Papel almasso (fls.)	85.600	592$750	1:461$247	2:053$997	262.000	2:443$234	8:181$799	10:625$033
» para machina (fls.)	296.300	550$600	3:960$547	4:511$147	559.700	418$150	6:467$601	6:885$751
» para cartas (fls.)	2.400	90$250	182$608	272$858	—	—	—	—
» (diversos)	6.300	118$375	453$240	571$715	36.060	61$184	1:772$348	1:833$532
TOTAL	—	224:813$769	331:354$317	556:168$086	—	223:024$303	248:748$940	471:773$243
PARA DIRECÇÃO GERAL	—	3:835$806	3:332$548	7:168$354	—	7:804$697	3:090$201	10:894$898
» 1.ª DIVISÃO	—	33:469$194	42:930$974	76:400$168	—	53:008$848	53:238$328	106:247$176
» 2.ª »	—	106:249$680	159:698$014	265:947$694	—	102:428$841	122:053$841	224:482$162
» 3.ª »	—	17:703$860	17:390$274	35:094$134	—	29:498$719	23:150$644	52:649$363
» 4.ª »	—	24:776$670	27:750$991	52:527$661	—	21:247$120	29:898$582	51:145$702
» STOCK 3.º Almoxarifado	—	38:778$559	80:251$516	119:030$075	—	9:036$078	17:317$864	26:353$942
TOTAL	—	224:813$769	331:354$317	556:168$086	—	223:024$303	248:748$940	471:773$243

(*) Incluidos nos impressos avulsos em geral.
(**) [illegible]

IMPRESSÃO DE BILHETES

ESPECIFICAÇÃO	1933 Quantidade	1933 Pessoal	1933 Material	1933 Total	1932 Quantidade	1932 Pessoal	1932 Material	1932 Total
BILHETES IMPRESSOS								
Para Suburbios	28.344.998	26:146$937	114:122$423	140:269$360	29.847.752	27:475$168	100:554$072	128:029$240
» Pequeno percurso	21.934.071	18:100$446	88:718$521	106:818$967	25.256.420	23:900$097	86:070$372	109:970$469
» Interior	2.494.948	7:841$126	9:984$189	17:825$315	2.409.285	8:118$833	8:128$660	16:247$493
» Ingresso	764.500	693$491	3:009$304	3:702$795	567.000	756$950	1:954$003	2:710$953
TOTAL	53.538.517	52:782$000	215:834$437	268:616$437	58.080 457	60:251$048	196:707$107	256:958$155

PREÇO MEDIO POR UNIDADE DOS BILHETES IMPRESSOS

Suburbios	$004,913	— Fracção	10$385
Pequeno percurso	$004,870	— »	$042
Interior	$007,144	— »	1$407
Ingressos	$004,843	— »	$322

Suburbios	$004,289	— Fracção	21$231
Pequeno percurso	$004,354	»	4$016
Interior	$006,740	— »	8$912
Ingresso	$004,780	— »	$693

RESUMO GERAL

1933

	Pessoal	Material	Total
Officina Typographica	224:813$769	331:354$317	556:168$086
Impressão de Bilhetes	52:782$000	215:834$437	268:616$437
TOTAL	277:595$769	547:188$754	824:784$523

1932

	Pessoal	Material	Total
Officina Typographica	233:169$304	248:748$940	481:918$244
Impressão de Bilhetes	60:251$048	196:707$107	256:958$155
TOTAL	293:420$352	445:456$047	738:876$399

TOTAL GERAL

1933	824:784$523
1932	738:876$399
Differença	85:908$124

Materiaes confeccionados nas Officinas Typographicas e de Impressão d Bilhetes da Secção Industrial e recolhidos ao 3.º Almoxarifado duran o primeiro trimestre de 1934

ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
PARA DIRECÇÃO GERAL				
Impressos avulsos em geral	3.500	249$775	48$610	298$3
Livros	38	850$270	329$443	1.179$7
Talões	1	23$736	54$089	77$8
Blocos diversos	400	319$050	263$218	582$2
Cartões	200	23$928	3$120	27$0
Carteirinhas para passes	100	18$500	$503	19$0
Folhetos	2.000	6:748$738	1:037$684	7:786$4
Encadernações	44	1:208$301	535$412	1:743$7
Pastas	12	91$168	50$689	141$8
TOTAL	—	9:533$466	2:322$768	11:856$2
PARA 1.ª DIVISÃO				
Impressos avulsos diversos	34.500	1:055$450	2:132$589	3:188$0
Livros	206	2:382$674	1:715$755	4:098$4
Blocos diversos	1.500	1:496$337	3:368$669	4:865$0
Fichas varios modelos	78.400	840$078	2:161$128	3:001$2
Cartões	3.000	70$150	59$718	129$8
Passes	1.000	42$382	10$920	53$3
Encadernações	13	402$827	135$100	537$9
Papelão e cartolina	700	27$000	410$154	437$1
TOTAL	—	6:316$898	9:994$033	16:310$9
PARA 2.ª DIVISÃO				
Impressos avulsos diversos	1.039.200	4:187$024	4:284$030	8:471$0
Livros	2.056	2:977$630	3:616$882	6:594$5
Talões diversos	7.682	11:879$395	15:009$770	26:889$1
Fichas varios modelos	11.000	232$750	339$867	572$6
Cartões	100.000	899$470	3:001$565	3:901$0
Folhetos	700	1:186$400	73$795	1:260$1
Etiquetas	12.000	28$100	29$700	57$8
Encadernações	4	53$200	10$685	63$8
Papel almassos (fls.)	200.000	2:231$602	5:482$284	7:713$8
TOTAL	—	23:675$571	31:848$578	55:524$1
PARA 3.ª DIVISÃO				
Impressos avulsos diversos	37.000	613$534	629$005	1:242$5
Livros	656	4:578$046	6:734$085	11:312$1
Talões diversos	900	726$030	1:238$722	1:964$7
Fichas	10.000	167$000	51$430	218$4
Papel almasso (fls.)	16.000	186$750	441$391	628$1
TOTAL	—	6:271$360	9:094$633	15:365$9
PARA 4.ª DIVISÃO				
Impressos avulsos diversos	114.050	1:009$800	1:009$000	3:561$8
Livros	1.365	3:447$163	3:679$099	7:126$2
Talões diversos	525	562$467	564$028	1:126$4
Blocos	1.000	430$750	144$724	575$4
Fichas varios modelos	104.850	1:755$293	5:881$301	7:636$5
Folhetos	600	176$000	18$573	194$5
Papel almasso (fls.)	181.200	2:333$497	4:810$987	7:144$4
TOTAL	—	9:714$970	7:650$712	27:365$6

ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
PARA STOCK				
ipressos avulsos diversos	135.000	395$400	365$181	760$581
alões diversos	2.930	6:841$200	10:875$400	17:716$600
locos diversos	6.667	3:794$582	8:479$144	12:273$726
ichas varios modelos	120.000	647$233	3:216$073	3:863$306
uadros	130	319$500	2$063	321$563
apel almasso (fls)	10.000	243$400	689$572	932$972
apel para machina (fls.	520.000	266$748	4:529$386	4:796$134
TOTAL	—	12:508$063	28:156$819	40:664$882
RESUMO				
mpressão avulsos diversos	1.363.250	7:510$983	10:011$415	17:522$398
ivros	4.321	14:235$783	16:075$264	30:311$047
alões diversos	12.038	20:032$828	27:742$009	47:774$837
locos diversos	9.567	6:040$719	12:255$755	18:296$474
ichas varios modelos	323.250	3:642$354	11:649$799	15:292$153
artões diversos	103.200	993$548	3:064$403	4:057$951
asses	1.000	42$382	10$920	53$302
arteirinhas para passes	100	18$500	$503	19$003
uadros	130	319$500	2$063	321$563
olhetos	3.300	8:111$138	1:130$052	9:241$190
tiquetas	12.000	28$100	29$700	57$800
ncadernações	61	1:664$328	681$197	2:345$525
astas	12	91$168	50$689	141$857
apel almasso (fls.)	407.200	4:995$249	11:424$234	16:419$483
apel para machina (fls.)	520.000	266$748	4:529$386	4:796$134
apelão e cartolina	700	27$000	410$154	437$154
TOTAL	—	68:020$328	99:067$543	167:087$871

POR DIVISÕES

DESTINOS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
PARA DIRECÇÃO GERAL	9:533$466	2:322$768	11:856$234
» 1.ª Divisão	6:316$898	9:994$033	16:310$931
» 2.ª Divisão	23:675$571	31:848$578	55:524$149
» 3.ª Divisão	6:271$360	9:094$633	15:365$993
» 4.ª Divisão	9:714$970	17:650$712	27:365$682
» Stock	12:508$063	28:156$819	40:664$882
TOTAL	68:020$328	99:067$543	167:087$871

IMPRESSÃO DE BILHETES

BILHETES IMPRESSOS

ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Para Pequeno Percurso	5.143.696	4:529$989	22:977$363	27:507$352
» Suburbios	5.678.000	5:364$572	25:748$338	31:112$910
» Interior	670.335	2:131$936	3:002$747	5:134$683
» Ingressos	230.000	183$503	978$530	1:162$033
TOTAL	11.722.031	12:210$000	52:706$978	64:916$978

PREÇO DE UNIDADE

Pequeno percurso	$005,347	Suburbios	$005,479
Interior	$007,658	Ingressos	$005,523

RESUMO	Officina Typographica	68:020$328	99:067$543	167:087$871
	Impressão de Bilhetes	12:210$000	52:706$978	64:916$978
	TOTAL	80:230$328	151:774$521	232:004$849

PRODUCÇÃO DA SECÇÃO INDUSTRIAL, NO 1.º TRIMESTRE DE 1934, COMPARADA A' DE 1933, EM IGUAL PERIODO

ESPECIFICAÇÃO	1934				1933			
	Quantidade	Pessoal	Material	TOTAL	Quantidade	Pessoal	Material	TOTAL
JANEIRO								
Officina Typographica	—	21:058$689	29:449$953	50:508$642	—	19:209$758	23:879$740	43:089$498
Impressão de Bilhetes	4.944.290	4:472$000	22:677$458	27:149$458	4.664.363	4:178$000	17:162$533	21:340$533
	—	25:530$689	52:127$411	77:658$100	—	23:387$758	41:042$273	64:430$031
FEVEREIRO								
Officina Typographica	—	25:863$762	26:382$303	52:246$065	—	17:739$723	21:023$071	38:762$794
Impressão de Bilhetes	3.804.543	3:768$000	17:152$061	20:920$061	3.935 195	4:220$000	14:783$170	19:003$170
	—	29:631$762	43:534$364	73:166$126	—	21:959$723	35:806$241	57:765$964
MARÇO								
Officina Typographica	—	21:097$877	43:235$287	64:333$164	—	18:705$705	24:588$501	43:294$206
Impressão de Bilhetes	2.973.198	3:970$000	12:877$459	16:847$459	4.299.449	4:722$000	15:880$046	20:602$046
	—	25:067$877	56:112$746	81:180$623	—	23:427$705	40:468$547	63:896$252
TOTAL								
Officina Typographica	—	68:020$328	99:067$543	167:087$871	—	55:655$186	69:491$186	125:146$498
Impressão de Bilhetes	11.722.031	12:210$000	52:706$978	64:916$978	12.899.007	13:120$000	47:825$749	60:945$749
TOTAES GERAES	11.722.031	80:230$328	151:774$521	232:004$849	12.899.007	60:775$186	117:317$061	186:092$247

PREÇO PELO QUAL FICOU CADA BILHETE

MEZES	Peq. percurso	Suburbios	Interior	Ingresso	Peq. percurso	Suburbios	Interior	Ingresso
Janeiro	$005,220	$005,459	$007,610	$005,000	$004,450	$004,470	$006,430	$004,610
Fevereiro	$005,310	$005,467	$007,670	$005,150	$004,620	$004,830	$006,668	$004,600
Março	$005,490	$005,570	$007,690	$004,900	$004,690	$004,650	$006,340	$004,830

INSPECTORIA TECHNICA DE MATERIAES

Todos os serviços da Inspectoria correram normalmente, tendo havido ligeiro augmento d producção relativamente ao anno de 1932. Eis, em resumo, as analyses effectuadas:

ANALYSES

Para recepção de materiaes:

Materiaes acceitos	1553		
Materiaes recusados	378		
Materiaes em duvida	47	1978	87,3%
Serviço interno da E. F. C. B.		193	8,5%
Para outras Repartições		53	2,3%
Para particulares		41	1,9%
Total		2.265	100,0%

Considerando acceitas as 47 partidas sobre as quaes não se poude opinar, o numero total d partidas acceitas pela Inspectoria, em 1933, se elevou a 1.600; assim, a percentagem de reprovações foi de 23,6 %.

As analyses requeridas por particulares, em numero de 41, renderam á Estrada 4:610$000, conforme discriminação adeante.

Cada analyse comporta, em media, 4 determinações; as 2.265 analyses dariam assim, 9060 determinações feitas em 1933. Tendo o anno, approximadamente, 290 dias uteis (descontado-se os domingos, feriados, férias regulamentares, etc.), a media diaria de analyses e determinações é de 7,8 e 31,2 respectivamente. Nestas determinações não foram incluidas as de verificação e afferição dos apparelhos e soluções do Laboratorio.

O quadro abaixo indica como variou, em 1932 e 1933, o numero de analyses por mez. Neste ultimo anno, o maximo se verificou em Agosto, com 404 analyses e o minimo em Janeiro, com 38.

Em Agosto houve o "maximum maximorum" de analyses em toda a vida do Laboratorio.

Mezes	1932	1933
Janeiro	77	38
Fevereiro	77	50
Março	89	89
Abril	81	44
Maio	212	165
Junho	237	273
Julho	246	321
Agosto	293	404
Setembro	191	370
Outubro	92	241
Novembro	118	132
Dezembro	347	138
	2.060	2.265

O augmento progressivo de serviço da Inspectoria pode ser julgado pela relação seguinte:

Nº de analyses effectuadas em 1928	1.276
» » » em 1929	1.056
» » » em 1930	1.070
» » » em 1931	1.152
» » » em 1932	2.060
» » » em 1933	2.265

Especificações — As especificações novas ou revistas durante o anno de 1933, foram as seguintes:

N.º	ESPECIFICAÇÃO	Data de approv[illegible]
209	Fita para apparelho telegraphico	31-1-33
123	Couro sola	31-1-33
115	Correia de couro	31-1-33
385	Parallelipipedos	22-2-33
447	Téla para caixa de fumaça	22-2-33
261	Latão para estaes	10-5-33
458	Tintas e esmaltes	22-5-33
386	Peça de gusa maleavel	29-5-33
331	Oleo de linhaça fervido	29-5-33
330	Oleo de linhaça crú	29-5-33
317	Nickelina	29-5-33
255	Lacres	21-6-33
303	Mangueiras para ar comprimido	17-7-33
304	Mangueiras para radiadores de automotrizes	17-7-33
387	Peças de aço fundido	17-7-33

Escriptorio — O movimento de papeis recebidos foi o seguinte:—

Memoranda	1.092
Officios, processos e papeletas	430
Listas de materiaes do 2.º Almox.	19
Total	1.541

Foram extrahidos os seguintes papeis:—

Memoranda	1[illegible]
Officios	[illegible]
Certificados	41
Total	33[illegible]

Alem dos serviços acima especificados ha ainda a mencionar a collécta de amostras n[illegible] almoxarifados, pareceres sobre materiaes e assumptos correlatos.

RELAÇÃO DAS ANALYSES EFFECTUADAS

Acido chloridrico (muriatico)	7
Acido nitrico	4
Acido oxalico	1
Acido suphurico para accumuladores	1[illegible]
Acido sulphurico concentrado	2
Acido sulphurico usado em accumuladores	2
Aço	1
Aço bronzeado para molas de bancos	1
Aço de bolha em barras	2
Aço ao carbono typo I	4
Aço doce em vergalhões	1
Aço para ferramenta de alta velocidade	1
Aço para ferramenta ao carbono	1
Aço para ferramenta typo II	1
Aço da locomotiva 819	[illegible]
Aço para mollas	11
Aço de trilho	1
A transportar	58

Transporte	58
nuladores completos em vaso de vidro	1
nulador "Exide"	1
nulador "Stone"	1
oxygenada	1
raz	4
mca de aço c/ unha	1
l absoluto	1
l motor	1
l de 36.°	1
l de 40.°	2
l de 95.°	1
	1
ão desnitrado	1
ãozinho nacional	1
ão trançado e enfestado	1
ãozinho sem gomma	1
e universal	1
inio em barras	1
inio em liquido	1
inio em pó	1
ade de chumbo	1
ade de zinco	3
ello da Colonia	2
ello de chromo	3
ello de chrômo queimado	1
ello flôr	1
nto comprimido em folha	1
nto em lençol	2
nto em placas comprimidos	3
nto em pó	2
nea liquida	1
niaco	1
is de borracha, panella de cyl. de freio a vácuo	3
gem	4
chinez	1
na	6
na para pautação	3
nonio em barra	1
óxydo	1
ie de aço cobreado	1
ie de aço polido	2
ie de bronze	1
ie de ferro galvanizado	4
ie para grampear	1
	1
ı especial para moldagem (Porto)	1
massa	1
la refractaria	3
	3
ellas de aço para pressão	1
ella para boquilha de mangueira de freio a vacuo	1
ellas de borracha em forma de carretel	1
ellas de borracha para mangueira de freio	8
ellas de borracha para valvula de emergencia	4
ellas conicas, para indicador de nivel dagua	4
ellas para haste de embolo de cylindro	1
ellas simples de borracha	1
nico do commercio	2
A Transportar	163

Transporte.....

Atanado de Rio Grande.....
Azeite de peixe.....
Azul francez.....
Azul da Prussia.....
Azul ultramar.....
Azulejo.....
Azulejo branco.....
Baêta vermelha.....
Balde de ferro galvanizado.....
Bandeira para chefe de trem.....
Bandeira para fiel de trem.....
Bandeira Nacional.....
Barbante de algodão n.º 1.....
Barbante Barbour.....
Barbante branco em novello.....
Barbante de canhamo 2/3 T.....
Barbante em chicote.....
Barbante pardo grosso.....
Batente de borracha.....
Berço mata-borrão.....
Bilhete de passagem.....
Blanc d'argent em pasta, n.º 10.....
Bobina de papel p/ machina de sommar e calcular.....
Bobina de percalina.....
Bobina de 12 volts.....
Bolsa para expediente.....
Bolsa de lona para ferias.....
Borrachas.....
Botão.....
Boxes curvos de metal patente.....
Boxes réctos de metal patente.....
Breu.....
Brochas.....
Brocha para pintura.....
Bronze.....
Bronze phosphoroso.....
Bronze phosphoroso typo IV.....
Bronze typo II.....
Bronze typo III.....
Bucha.....
Bucha de sola para cylindro de freio.....
Bucha typo Wabco.....
Bujão de fornalha da locomotiva 819.....
Cabo de aço.....
Cabo de aço galvanizado.....
Cabo alcatroado de linho e canhamo.....
Cabo de aço para signaes.....
Cabo de algodão trançado.....
Cabo de aço polido.....
Cabo armado.....
Cabo armado p/ subterraneo.....
Cabo armado p/ telegrapho.....
Cabo de canhamo.....
Cabo com 8 fios para elevador.....
Cabo electrico armado, para 750 volts.....
Cabo extra-flexivel.....
Cabo extra-flexivel para transformador.....

A transportar.....

Transporte	305
(bo para ferramenta	1
(bo isolado com borracha e algodão	1
(bo para mastros de bandeira	2
(bo metallico para suspensão	2
(bo RC. 3	9
(bo typo Hoeckel ou Stone	6
(bo typo "Maconite"	3
(bo WP. 3	5
(darço de algodão branco	3
(darço de algodão branco para enrolamento	4
(darço de linho branco	3
(darço de linho cinza claro	2
(darço Percinta	1
(darço de seda para enrolamento	3
(ixa de engate Sharron	1
(l extincta	1
(l virgem	1
(lcareo typo Dolomita	1
(nos de chumbo	3
(nos de chumbo para agua	11
(no de ferro galvanizado	2
(no de ferro preto c/ luva, s/ solda	1
(apacho de côco	1
(arbonato de sodio	3
(arbureto de calcio	4
(arretel de linha	2
(arrinho de descarga typo Lassing	1
(arvão	9
(arvão allemão	152
(arvão (em briquette)	16
(arvão de Cachoeira	1
(arvão Cardiff	16
(arvão coke	5
(arvão extrangeiro	3
(arvão de forja	17
(arvão da Locomoção	3
(arvão marca "Heilwood"	1
(arvão (em moinha)	14
(arvão nacional	135
(arvão de Norte	1
(arvão do Paraná	3
(arvão de Sete Lagôas	1
(arvão vegetal	1
(arvão Royal branco	2
(artolina parda	1
(asemira verde	1
(êra Royal, escura	1
(êra para soalho	6
(êra virgem	5
(hapa de ferro galvanizado	1
(have de oleo tripolar	1
(have de oleo tripolar automatica	1
(chisto betuminoso de Marahú	1
(chisto de Marahú	6
(chisto de Tremembé	1
(humbo em barra	2
(humbo em lençol	1
A transportar	790

Transporte.....

Cimento.....
Cyanureto de potassio.....
Chloreto de amonio.....
Chloreto de calcio.....
Cobertor de lã, marcado.....
Cobertura Imprex.....
Cobre em barra.....
Cobre para calhas e conductores.....
Cobre em chapa.....
Cobre laminado em fita.....
Cobre em vergalhões redondos.....
Colla da Bahia.....
Colla de Hamburgo para encadernação.....
Colla para madeira.....
Colla para pintura.....
Concreto.....
Conduit flexivel de cobre.....
Conduit typo leve.....
Conduit typo pesado flexivel.....
Conduit rigido.....
Contrapinos de aço.....
Contrapino de ferro.....
Corda de canhamo.....
Corda de linho de 3/8".....
Corda de linho para relogio Cantuaria.....
Cordoalha de aço cobreada.....
Correia de couro.....
Correia de couro de camêllo.....
Correia de couro de peixe-boi.....
Correia de lona.....
Correia de lona e balata.....
Correia de lona e borracha.....
Correia para ventiladores.....
Corrente para engates de vagões.....
Corrente de ferro.....
Cortina de panno verde.....
Cortina de seda adamascada.....
Couro Marroco.....
Courinho côr verde.....
Courinho marron.....
Chrômo queimado.....
Desincrustante "Novomit".....
Desincrustante "Vencedor Universal".....
Desinfectante typo creolina.....
Dynamite.....
Dobradiça de palmelos de latão, de 4".....
Enxada de aço c/ 4 libras.....
Enxofre em pedras.....
Escova de aço para fundição.....
Escova de cabello para prancheta.....
Escova de encerar.....
Escova para machina de escrever.....
Escova de roupa.....
Escova de roupa de bôa qualidade.....
Esmalte.....
Esmalte para palhinha.....
Esfregão de cabêllo c/ cabo, para carro.....

A transportar.....

Transporte	956
sfregão de cabello c/ cabo, para técto	1
sfregão de piassava c/ cabo	1
spanador de cabello c/ cabo	1
spanador de penna c/ cabo	6
spoleta para dynamite	3
spoleta electrica	3
staes acabados de latão, redondos	2
stanho em verguinhas	2
stearina	1
stopa	3
stopa de algodão branco	21
stopa de algodão de côr	19
stopa branca	1
stopa de linho branco	1
stopa de lã	8
stopim em cordão	1
xplosivo	5
arinha de trigo para encadernação	1
echo de aço para engate	4
eltro animal em lençol	1
erro em barras	1
erro em chapa galvanizado	4
erro cyanêto de potassio	1
erro guza	3
erro maleavel typo 1	1
erro maganez	1
erro L, prophilado	2
erro T, prophilado	2
erro zincado	4
iberoide de 0,25mm	1
Fibras vulcanizadas vermelhas	6
Filele	8
Fio de algodão em rolo de 10 pernas	1
Fio branco destorcido	1
Fio de campainha	3
Fio c/ capa de chumbo chata, typo II	1
Fio de cobre nú	7
Fio de cobre c/ isolamento de borracha e aluminio	1
Fio duplo coberto de chumbo	1
Fio flexivel	10
Fios fusiveis	6
Fio c/ isolamento de borracha de ½ libra	1
Fio c/ isolamento de seda vermelha	1
Fio de lã branca em meada	1
Fio magneto	76
Fio magneto de cobre	4
Fio Maillechort	2
Fio Patente C. H. B	1
Fio de prata allemã	3
Fio a prova de fogo	6
Fio RC. 2	8
Fio RC. 3	23
Fio telephonico duplo parallélo	1
Fio WP. 3	13
Fita isolante	2
Fita isolante de panno	2
Fita isolante Cambric	2
A transportar	1.252

Transporte	1.252
Fita para machina de escrever	1
Flanella azul encorpada	1
Flocos Lux (sabão)	1
Foice de aço n.º 9	1
Folha de Flandres	2
Folha de serra	2
Formicida "Capanema"	1
Fronha de linho	1
Furador para classificador	1
Fusivel	1
Fusiveis cartuchos p/ 15 e 30 amp	2
Fusiveis de rolha c/ tampa e parafuso	5
Fita telegraphica	1
Gacheta de amiantho	37
Gacheta de borracha vermelna	5
Gazolina	3
Gelatina explosiva "Cipe"	1
Genasco	1
Gesso cré	2
Gesso de estuque	2
Gesso para péga	1
Giz em pedra	3
Globo de vidro	1
Gomma arabica em grãos	4
Gomma arabica liquida	5
Gomma laca	2
Graphito	1
Graxa patente n.º 3	1
Graxa patente n.º 5	1
Graxa puramente mineral	4
Graxa saponada	3
Graxa Voco Grease para enrolamento	1
Grupo armado de mollas helicoidaes	3
Guarnição para sanefa	1
Gusa	2
Ilhóz nickelados	1
Isolador especial para córte de linha	1
Isolador de porcelana	4
Isolador supporte branco typo 2.020	1
Isolante creosotado "Jacaré"	1
Junta de borracha	22
Junta "Unic"	1
Kaolim	1
Lacre	3
Lampadas esphericas	2
Lampadas de filamento de carvão	1
Lampada de leitura Stone	1
Lapis copiativo	1
Lapis de côr para escriptorio	1
Lapis preto para desenho	1
Lapis preto para usos geraes	1
Latão em chapa	5
Latão murço	1
Latão em vergalhões redondos	1
Lençóes de linho	5
Limas "Corôa"	1
Limas "Lampeão"	3
A transportar	1.415

Transporte	1.415
Linho enfestado	2
Linoleum lavrado	1
Liquido para limpar metaes	9
Lixa de esmeril	4
Lixa para madeira	3
Lixa para metaes	6
Lizarda panno couro côr de vinho	1
Lona branca	14
Lona empermeavel percinta	3
Luvas de borracha para electricista	1
"Lysoform Bruto"	1
Magneto portatil	1
Mandibula de engates	5
Manga de eixo rompida em serviço	1
Mangote de borracha	1
Mangueira de borracha para ar comprimido	9
Mangueira de borracha Antipeel	1
Mangueira de borracha extra-forte	4
Mangueira de borracha para freio	6
Mangueira de borracha para tender	14
Mangueira de borracha e linho p/ lavagem de caldeira	1
Mangueira de borracha para agua quente	2
Mangueira de borracha especial para acetyleno	1
Mangueira de borracha para irrigação	2
Mangueira de borracha para maçarico	1
Mangueira de borracha para oxygenio	1
Mangueira de borracha para gaz	1
Mangueira de sucção	3
Manilha de barro	3
Martello para carpinteiro	1
Massa cinzenta	1
Massa de juncção	1
Massa Tripoli	1
Mata-borrão	3
Metal anti-fricção typo I	2
Metal anti-fricção typo II	2
Metal anti-fricção typo III	1
Metal anti-fricção typo IV	2
Metal patente S. S. B.	1
Mica natural sem oxydo de ferro	2
Micanite flexivel	2
Minerio de manganez	1
Molas de aço	5
Molas helicoidaes	2
Mala elliptica	1
Mola de jogo de tinteiro Ravasse	1
Mola para movimento de calha	2
Moitões de ferro galvanizado	1
Molhador de porcelana c/ pincel	1
Morim enfestado	1
Naphtalina em espheras	2
Novelo de barbante	1
Novelo de fio de linho "Jacaré"	1
Ocre amarello	3
Oleo	1
Oleo anti-ferruginoso "Lubarit"	1
Oleo de banana	1
A transportar	1.561

Transporte	1.561
Oleo de caroço de algodão	2
Oleo de carro	7
Oleo de cylindro v. saturado typo I	2
Oleo de cylindro v. superaquecido typo I	1
Oleo de cylindro v. saturado typo II	7
Oleo de cylindro v. superaquecido typo II	7
Oleo combustivel	17
Oleo para compressor	3
Oleo de dynamo	2
Oleo para ferramenta de córte	1
Oleo para gaz	28
Oleo de linhaça crú	5
Oleo de linhaça fervido	5
Oleo lubrificante	10
Oleo para machina	6
Oleo para machina de escrever	2
Oleo para machina de relogio	1
Oleo Mobiloil BB	2
Oleo Mobiloil C	1
Oleo para motor	2
Oleo para motor typo I	1
Oleo para motor a explosão	1
Oleo para motor "Motor Oil Heavy"	1
Oleo superaquecedor n.º 609 "Swastica"	1
Oleo para transformadores e chaves	2
Pá de bico	2
Pá reforçada n.º 4, para aterro	2
Palecite roxa	1
Palhinha em chicote n.º 3	1
Palhinha de tecido forrado de algodão	2
Panno couro	3
Panno couro grosso	4
Panno de linho preto de 1m,00 de largura	1
Panno preto para cobrir livros	1
Papel absorvente para mimeógrapho	3
Papel branco assetinado de 1.ª qualidade	3
Papel branco assentinado de 2.ª qualidade	5
Papel carbono de 2 faces "Mammuth"	1
Papel couro phantasia	7
Papel mata-borrão	2
Papel mata-borrão branco	1
Papel para escriptorio, p/ copiador	1
Papel oleado de 0,02mm	1
Papel purpurina de aluminio	1
Papel vegetal para desenho	1
Papelão n.º 8	1
Papelão isolante côr de ambar, de 1/64"	1
Parafina	2
Parafuso de aço	2
Parafuso c/ arruelas de segurança "Asko"	1
Parafuso de ferro c/ cabeça boleada	1
Parafuso de ferro c/ cabeça sextavada e escariada	2
Parafuso de ferro para madeira	8
Parafuso de ferro c/ porca e cabeça sextavada	4
Parafuso de latão c/ cabeça boleada e escariada	1
Parafuso de latão c/ cabeça chata	1
A transportar	1.745

Transporte	1.745
Parafuso de latão para madeira	6
Parafuso de latão para metaes c/ cabeça chata	2
Passadeira avelludada verde	1
Pasta c/ dorso de aço, n.º 4	1
Peça cambric de linho amarello	1
Peça para compressor de aço de machina de grampear	1
Pedra de esmeril	1
Pedra (Gneiss de S. Diogo)	1
Pedra pomes	3
Pélle courinho côr verde	1
Pélle marroquim chagrin	3
Percaline azul escuro	1
Petardo para aviso	1
Picareta para escavar	1
Pinceis de cabello	24
Pinceis chatos para copiador	2
Pincel para gomma	1
Pinceis de pello de camêllo (blereau)	3
Pinceis redondos	3
Pino de pistão temperado e rectificado	1
Pino récto para isolador	1
Pixe refinado	1
Placas de carvão graphite macio, para escovas	6
Placas de carvão com separador	2
Plombagina	4
Pó leve	1
Pó leve francêz	1
Pó de sapato	3
Pó para soldar	2
Pó purificador "Agatol"	3
Polidor de metaes em lata de litro	1
Polvilho de sacco	1
Polvora de mina	1
Porca de ferro sextavada	6
Pregos de ferro c/ cabeça (Pontas de Paris)	1
Pregos de ferro galvanizado, p/ marcar dormentes	1
Preto marfim	3
Prussiato de potassio	1
Purpurina de ouro	1
Purpurina de prata	1
Kerozene	6
Rebite de aço doce	4
Rebite de ferro galvanizado	1
Rebite de latão	1
Rebolos de esmeril	14
Regador de folha XX, para 20 litros	1
Registro de pressão de ½"	1
Removedor "Faxina"	1
Removedor de graxas e vernizes	2
Removedor de tintas e vernizes	1
Residuo de fabrica de tecidos	1
Retensor F. L.	1
Retensor typo A. Pinto	1
Retensor "Yates"	2
Rodo de borracha	1
Rodeiros	1
A transportar	1.883

Transporte	1.883
Rolo para marmorear livros	1
Rolo Planet Medio typo Ruberoid	1
Roldanas de louça	6
Roxo-rei	2
Ruberoide	1
Sabão branco em barra Marselha	1
Sabão commum em barra	2
Sabão especial	1
Sabão liquido	7
Sabão em pasta	2
Sabonete em barras	8
Sabonete Petit	3
Sacco de algodão de bôa qualidade	2
Sacco de lona	1
Sal amoniaco	1
Sandalo	1
Sandaraque em pó	1
Saponaceo	1
Saponaceo Jaspeol	1
Saponaceo em páu	2
Seccante	6
Signal de Completo — esmaltado	1
Sinopla	1
Soda caustica	1
Sola comum (meio)	1
Sola fina	1
Sola grossa para buchas	1
Solda p/ apparelhos oxy-acetyleno	6
Solda para aluminio	3
Solda para aço doce	1
Solda de aço electrica typo B. C. E.	1
Solda commum typo II (solda forte)	1
Solda oxy-acetyleno para bronze	3
Solda oxy-acetyleno para ferro batido	3
Solda para bronze	12
Solda para estanho	4
Solda de estanho em pasta	3
Solda para ferro batido	14
Solda para ferro fundido	5
Solda para ferro fundido electrica	3
Solda para latão	1
Solda para ferro manganez	1
Solda de prata allemã	2
Sombra da Colonia	1
Sombra de Oliveira	1
Stor de seda	1
Sulphato de cobre	1
Sulphato de cobre crystallisado	1
Sulphato de nickel	1
Tabatinga	1
Tala de juncção	2
Tapete avelludado verde	1
Tecido Gobelin	2
Tecido de linho	9
Tela Deployé	1
Telhas	2
A transportar	2.027

Transporte	2.027
Telhas de vidro	3
Terminaes de cobre para cabos	1
Terra de Cassel	2
Terra de Sienne crúa	2
Terra de Sienne queimada	2
Tijoleira refractaria	1
Tijolos	5
Tijolos de arear	3
Tijolos communs	1
Tijolos perfurados	1
Tijolos refractarios	13
Tintas	6
Tintas para alavanca de signaes	9
Tinta betuminosa "Genasco"	1
Tinta para carimbo	3
Tinta de copia Sardinha	1
Tinta de escrever	12
Tinta de escrever em pó	2
Tinta de escriptorio	10
Tinta esmalte	15
Tinta Havana a verniz	1
Tinta para impressão	2
Tinta para mastros metallicos	2
Tinta preta "Phenomenal"	1
Tinta para tingir couro	4
Tinta preta a verniz	1
Tinteiro de crystal	1
Tintura de iodo	1
Tirefonds	1
Toalha circular marcada typo II	2
Toalha de rosto typo III	1
Toalha simples typo I do CE. 1	2
Toldo de lona	1
Tomada de corrente	3
Trilho	2
Trincal em pedras	1
Trincha de cabello	3
Trincha de cerda	3
Tubo de algodão (macarrão)	5
Tubo de carmim cochonilha	1
Tubo de cobre	1
Tubo de cobre sem costura	1
Tubo de ferro fundido c/ ponta e bolsa	1
Tubo de ferro galvanizado	1
Tubo de latão	1
Tubo isolante em cambric	1
Varredura	1
Vasculho de cabello e pita	1
Vassoura de cabello c/ cabo	5
Vassoura c/ cabo de borracha	1
Vassoura de cabello de 1.ª qualidade	1
Vassoura de cabello e pita	1
Vassoura de cipó c/ cabo	1
Vassoura de gary c/ cabo	1
Vassoura de piassava	2
Vassoura de piassava, redonda c/ cabo	2
A transportar	2.180

Transporte	2.180
Vassoura de piassava retangular	3
Vassoura de piassava chata, typo Ideal	1
Vassoura de palha	1
Vassoura de palha para técto	1
Vassoura para técto	1
Vassourinha de piassava	2
Vela de espermacete	2
Verde composto	2
Verde Londres	12
Verde Londres allemão	1
Verde nativo	1
Verde Paris	7
Vergalhão de cobre redondo	1
Vermelhão da China	2
Vermelhão francez	2
Vermelhão de sapateiro	6
Verniz	13
Verniz extrangeiro	5
Verniz isolante para entolamento	2
Verniz para lytographia (fraco)	1
Vidro branco liso de crystal	2
Vidro gravado e bisautado em toda volta	1
Vidro liso	1
Vidro liso branco	1
Vidro para lanterna	3
Vieux Chéne	1
Zarcão	2
Zarcão genuino	2
Zinco	1
Zinco em barra	1
Zinco em folhas planas	4
Total	~~2.180~~ 2.265

RELAÇÃO DAS ANALYSES PARA PARTICULARES

USINAS CHIMICAS PHAROL S. A.	1	Limpa-metaes "PHAROL"	200$000
COMP. CARIOCA INDUSTRIAL	1	Oleo de linhaça, crú	250$000
S. ALEXANDRE & CIA.	1	Explosivo "SEGURITE"	100$000
A. F. SCHMIDT	1	Tinta de escrever "BULDOGUE"	50$000
GESSO BRASIL LTDA.	1	Gesso de estuque "GESSO BRASIL"	100$000
E. PAULSEN	1	Cobertura Imprex	100$000
ATLANTIC REFINING COMP. OF BRASIL	1	Oleo para gaz "ATLANTIC DIESEL OIL"	100$000
H. CAHEN	1	Tinta de escrever "SEGURITAS"	50$000
STAL, TELLES & CIA. LTDA.	1	Kerozene "PHAROL"	200$000
PAVESI & CIA. LTDA.	1	"LYSOFORM BRUTO"	100$000
COMP. MATERIAES DE CONSTRUCÇÃO	1	Tilolos perfurados	50$000
F. JOHNSSON & CIA.	1	Cimento "DALEN"	100$000
COMP. IMPERIAL DE INDUSTRIAS CHIMICAS DO BRASIL	3	Dynamites	600$000
COMP. INDUSTRIAS BRASILEIRAS PORTELLA S/A.	1	Gelatina exposiva "CIPE"	200$000
COMP. DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO	1	Metal anti-fricção ns. 1 e 2	—
PEREIRA ALMEIDA & CIA. LTDA.	1	Isolante creosotado "JACARE"	200$000
A. THUN & CIA. LTDA.	1	Carvão "HEILWOOD"	100$000
P. PETRACCONE	1	Borracha "VESTA"	—
P. PETRACCONE	1	Borracha "RUBRA"	100$000
OSCAR TAVES & CIA.	1	Retensores "YATES"	100$000
L. FABER & CIA. LTD.	1	Lapis preto p/ usos geraes	
» » » » »	1	Lapis preto para desenho	
» » » » »	1	Lapis copiativos	200$000
» » » » »	1	Lapis de côr para escriptorio	
M. S. LINO & CIA.	1	Correntes para engates de vagões	200$000
STANDARD OIL COMPANY OF BRASIL	1	Graxa Patente n.º 3	300$000
» » » » »	1	Graxa Patente n.º 5	
EMPR. DE ZARCÃO BRASIL LIMITADA	1	Zarcão genuino	150$000
P. PETRACCONE	1	Papel carbono de 2 faces "MAMMUTH"	50$000
L. L. BRAGA	1	Calcareo typo DOLOMITA	100$000
PINHEIRO GUIMARÃES & CIA.	1	Alvaiade de zinco "GRILO"	100$000
BORGHOFF, SCHMITT & CIA.	1	Oleo anti-ferruginoso "LUBARIT"	100$000
FONSECA, ALMEIDA & CIA. LTDA.	1	Limas "COROA"	200$000
USINA SANTA LUZIA S/A.	2	Oleo para motor S. A. E-40 e S. A. E-60	200$000
CIA. INDUSTRIAL DE ALGODÃO E OLEOS	3	Oleo lubrificante	260$000
COMP. CIRRUS S/A.	1	Algodão desnitrado	50$000
			4:610$000

MOVIMENTO FINANCEIRO-ORÇAMENTARIO, INDUSTRIAL E PATRIMONIAL

NOTA — O Anno Fiscal de 1933-1934 comprehende o periodo de Janeiro de 1933 a Março de 1934 (15 mezes), ex-vi do § 1.º do art. 30 do decreto 23.150, de 15 de Setembro de 1933.

SUB-CONTADORIA SECCIONAL DA REPUBLICA

ANNO FISCAL DE 1933-34

INDICE

Quadro	ASSUMPTO	Pagina
	MOVIMENTO FINANCEIRO-ORÇAMENTARIO	
	I — *Movimento do Anno Fiscal de 1933-1934*	
1	Balanço de receita e despesa — Resumo	159
2	Balanço de receita e despesa	160/161
	Annexos ao balanço	
	2 A — Desdobramento das rendas proprias da Estrada	163/164
	2 B — Desdobramento da despesa de custeio-Pessoal	165/166
	2 C — Desdobramento da despesa de custeio-Material	167
	2 D — Desdobramento da despesa de obras novas	168
	2 E — Desdobramento da despesa de exerc. anteriores	169
3	Resumo do movimento financeiro-orçamentario	171/172
	Annexo	
	3 A — Despesa de pessoal por sub-consignação	173
	II — *Movimento do quinquennio de 1929 a 1933-34*	
4	Receita geral	174
5	Detalhe da renda industrial	174
6	Despesa financeiro-orçamentaria do custeio	175
7	Despesa financeiro-orçamentaria de custeio, obras novas e exercicios anter	176
8	Verbas votadas e despesa effectiva	177
9	Transportes por conta do Governo Federal	178
10	Arrecadação de Impostos Estadoaes	179
11	Arrecadação de Impostos Federaes	179
	III — *Legislação*	
	Decreto 22.479, de 20-2-1933	181
	Decreto 22.499, de 27-2-1933	181
	Decreto 22.582, de 27-3-1933	181
	Decreto 22.694, de 10-5-1933	181
	Decreto 22.761, de 25-5-1933	182
	Decreto 22.858, de 26-6-1933	182
	Decreto 23.005, de 28-7-1933	182
	Decreto 23.346, de 10-11-1933	183
	Decreto 23.651, de 27-12-1933	183
	Decreto 23.772, de 20-1-1934	184
	MOVIMENTO INDUSTRIAL	
12	Balanço industrial	186/187

Annexos ao balanço: Pagina

I — Pessoal a pagar 188
II — Repartições Publicas 188
III — Custeio industrial 188
IV — Despesas de exercicios anteriores 192
V — Variações patrimoniaes 193
13 Custeio industrial dos serviços de 1900 a 1933-34 197

MOVIMENTO PATRIMONIAL

14 Resumo do balanço do Activo e Passivo (1932-1933-34) 200/201
15 Balanço do Activo e Passivo 203

Annexos ao balanço:

1 A — Diversos Responsaveis, Antiga 207
2 A — Diversos Responsaveis, C/ de Patrimonio 207
3 A — Material, C/ de Permuta 207
4 A — Contas Correntes 207
5 A — Fornecedores de Material Rodante — Ajuste 207
6 A — Fornecimentos a pagar 208
7 A — Pessoal a pagar 208
8 A — Material, C/ de Permuta 208
9 A — Depositos de Diversas Origens 208
10 A — Depositos — Restos a pagar 208
11 A — Contas Correntes — Trafego Mutuo 208
12 A — Consignações 209

16 Demonstração de conta "Resultado do Anno Fiscal" 210
17 Resultados dos exercicios de 1928 a 1933-34 ..... 212/213
18 Receita e despesas industrial e financeira de 1908 a 1933-34 214
19 Resultados desde a incorporação da Estrada ao patrimonio nacional 215

MOVIMENTO

FINANCEIRO-ORÇAMENTARIO

RESUMO DO BALANÇO DE RECEITA E DESPESA

(Janeiro de 1933 a Março de 1934)

Quadro n.º 1

RECEITA			DESPESA		
ESPECIFICAÇÃO	IMPORTANCIA		ESPECIFICAÇÃO	IMPORTANCIA	
	Parcial	Total		Parcial	Total
Renda Ordinaria	203.188:295$100				
Renda Extraordinaria	1.480:283$600	204.668:578$700	Custeio Industrial	228.981:593$800	
			Obras Novas	6.743:792$000	
PARA BALANÇO			Exercicios anteriores	1.541:409$300	237.266:795$100
Obras Novas	—	6.743:792$000			
Deficit					
Da exploração industrial no Anno Fiscal:					
Custeio 228.981:593$800					
Receita 204.668:578$700	24.313:015$100				
Custeio de exercicios anteriores	1.541:409$300	25.854:424$400			
		237.266:795$100			237.266:795$100

BALANÇO DE RECEITA E DESPESA

RECEITA

Quadro n.º 2

ESPECIFICAÇÃO	Arrecadada na Inspectoria do Thesouro da Estrada	Debitada ao Thesouro Nacional (Ser. Officiaes)	Debitada a Diversos Estados	Total
1 — RENDA PROPRIA DA ESTRADA				
Renda Ordinaria				
Renda Industrial	180.835:798$700	21.309:165$300	12:902$400	202.157:866$400
Renda dos Proprios Nacionaes	1.030:428$700	—	—	1.030:428$700
	181.866:227$400	21.309:165$300	12:902$400	203.188:295$100
Renda Extraordinaria				
Indemnizações	485:772$600	—	—	485:772$600
Juros de Capitaes Nacionaes	1:314$600	—	—	1:314$600
Eventuaes	993:196$400	—	—	993:196$400
	1.480:283$600	—	—	1.480:283$600
Total da Renda Propria da Estrada	183.346:511$000	21.309:165$300	12:902$400	204.668:578$700
2—RECEITA ARRECADADA PARA O THESOURO NACIONAL				
Sello sobre nomeação e fixo	102:774$900	—	—	102:774$900
Imposto de transporte	4.220:072$000	—	—	4.220:072$000
Taxa de Viação	3.209:534$400	—	—	3.209:534$400
Fundo de Educação e Saude	8:137$600	—	—	8:137$600
Renda do Diario Official	27:643$000	—	—	27:643$000
Montepio dos Empregados Publicos	167:298$900	—	—	167:298$900
Venda de generos e proprios nacionaes	34:230$300	—	—	34:230$300
Saldo de fundos e rendas especializadas	2:397$800	—	—	2:397$800
Taxa de previdencia das Caixas de A e P	104:917$000	—	—	104:917$000
	7.877:005$900	—	—	7.877:005$900
3—OPERAÇÕES DIVERSAS				
Depositos recebidos	113.901:219$200	—	—	113.901:219$200
Supprimentos recebidos do Banco do Brasil	202.797:082$200	—	—	202.797:082$200
Transferido pelo Thesouro Nacional	9.455:970$800	—	—	9.455:970$800
	326.154:272$200	—	—	326.154:272$200
4—PARA BALANÇO				
Pagamentos effec. pelo Thesouro Nacional	—	1.813:409$300	—	1.813:409$300
Pagamentos effec. pela C.C. de Compras	—	71.858:707$000	—	71.858:707$000
	—	73.672:116$300	—	73.672:116$300
TOTAL GERAL	517.377:789$100	94.981:281$600	12:902$400	612.371:973$100

BALANÇO DE RECEITA E DESPESA

DESPESA

Quadro n.º 2

ESPECIFICAÇÃO	Paga na Inspectoria do Thesouro da Estrada	Paga ou a pagar no Thesouro Nacional	Paga ou a pagar na Commissão Central de Compras	Total
—CUSTEIO DO ANNO FISCAL				
Pessoal				
erba 3.ª	107.384:426$000	—	—	107.384:426$000
erba 14.ª (Diff. vencimentos)	359:427$300	—	—	359:427$300
espesa a classificar (V 3.ª) (*)	8.929:865$150	—	—	8.929:865$150
espesa a classificar (V. 14.ª (*)	30:253$550	—	—	30:253$550
ecreto 23.772 de 20-1-34 (V. 3.ª)	27.097:044$600	—	—	27.097:044$600
ecreto 23.772 de 20-1-34 (V. 14.ª)	86:062$000	—	—	86:062$000
Material				
erba 3.ª	4.148:099$800	272:000$000	50.558:676$100	54.978:775$900
ec. 22.499 de 27-2-33 (Rep. M Rodante).	499:165$000	—	—	499:165$000
ec. 22.858 de26-6-33 (Rep. M. Rodante).	1.000:000$000	—	—	1.000:000$000
ec. 23.005 de 28-7-33 (Rep. M. Rodante).	1.618:615$000	—	—	1.618:615$000
ec. 22.761 de 25-5-33(Trilhos)	—	—	6.600:106$500	6.600:106$500
ec. 23.346 de 10-11-33(V 3.ª)	499:865$900	—	—	499:865$900
ec. 23.772 de 20-1-34 (V. 3.ª)	1.221:644$200	—	14.699:924$400	15.921:568$600
Diversas despesas				
ontribuição de 1,5% da renda para a Caixa de Aposentadoria e Pensões	3.772:920$900	—	—	3.772:920$900
eclamações por faltas e avarias	203:497$400	—	—	203:497$400
	156.850:886$800	272:000$000	71.858:707$000	228.981:593$800
—OBRAS NOVAS				
Ramal de Sta. Barbara e Va . e Poá				
ec. 22.479 de 20-2-33	619:976$800	—	—	—
ec. 22.582 de 27-3-33	2.391:495$500	—	—	—
	3.011:472$300	—	—	3.011:472$300
aterial Rodante — Ajuste	3.732:319$700	—	—	3.732:319$700
	6.743:792$000	—	—	6.743:792$000
— EXERCICIOS ANTERIORES				
Custeio				
erba 23.ª do Ministerio da Fazenda				
Pessoal	—	254:676$900	—	254:676$900
Material	—	1.286:732$400	—	1.286:732$400
	—	1.541:409$300	—	1.541:409$300
Total da despesa da Estrada	163.594:678$800	1.813:409$300	71.858:707$000	237.266:795$100
— OPERAÇÕES DIVERSAS				
espesa do pessoal em disponibilidade	954:616$300	—	—	954:616$300
epositos restituidos	107.128:166$800	—	—	107.128:166$800
emettido ao Banco do Brasil	243.883:768$600	—	—	243.883:768$600
ransferido para o Thesouro Nacional	14:562$900	—	—	14:562$900
iversos responsaveis	1:085$000	—	—	1:085$000
aldo na Inspectoria do Thesouro	708:094$300	—	—	708:094$300
» nas Estações	76:179$200	—	—	76:179$200
» em transito	1.016:637$200	—	—	1.016:637$200
	353.783:110$300	—	—	353.783:110$300
— PARA BALANÇO				
Receita debitada ao Thesouro Nacional	—	21.309:165$300	—	21.309:165$300
Receita debitada a diversos Estados	—	12:902$400	—	12:902$400
	—	21.322:067$700	—	21.322:067$700
TOTAL GERAL	517.377:789$100	23.135:477$000	71.858:707$000	612.371:973$100

Nota — (*) Esta despesa não foi classificada no Decreto 23.651, de 27-12-1933, que se destinava á sua classificação, por não ter o Thesouro Nacional feito a respectiva distribuição a esta Estrada.

DA CENTF

	sta-g.	Taxa addicio-nal de 10 %	T
Rem	$400	10.148:287$500	1
Cont	$800	—	
Recla		—	
Mate		—	
Repa	$000	16:588$000	
	$200	10.164:875$500	1
Servi		—	
Rend		866$600	
	$200	10.165:742$100	1
Rem	$800	2.438:385$000	
Cont	$600	—	
Recla		—	
Mate		—	
Repa	$500	90:967$500	
	$900	2.529:352$500	
Servi		—	
	$ 00	2.529:352$500	
Remet	0	12.586:672$500	1
Contri		—	
Reclam		—	
Materia		—	
Reparaç		107:555$500	
Serviços		—	
Renda a		866$600	
		395:094$600	2

2 A DESDOBRAMENTO DAS RENDAS PROPRIAS DA CENTRAL

ESPECIFICAÇÃO	RENDA INDUSTRIAL													Renda dos Próprios Nacionais	RENDA EXTRAORDINARIA				TOTAL GERAL
	Passageiros	Bagagens	Animais	Mercadorias	Telegramas	Multas	Armazenagem	Taxas diversas	Taxa de Exp.	Taxa de 11 por cento de III	Total da Renda Industrial			Indenizações	Aluguel de Imóveis	Eventuais	Total da Renda Extraordinária	
Saldo da Receita do Exercício																			
CAIXA DA INSPECTORIA DO THESOURO																			
Banco do Brasil	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Caixa de Aposentadoria e Pensões	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]					[illegible]
Saldo de Anos Anteriores														[illegible]					[illegible]
Saldo em Caixa (Dec. 2 [illegible])	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]					[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
PAGA AO THESOURO NACIONAL																			
[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]			[illegible]			[illegible]								[illegible]
PAGA A DIVERSOS ESTADOS																			
[illegible]	[illegible]			[illegible]				[illegible]		[illegible]	[illegible]								[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Exercício de Março de 1944																			
CAIXA DA INSPECTORIA DO THESOURO																			
Banco do Brasil	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Caixa de Aposentadoria e Pensões	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]					[illegible]
Saldo de Anos Anteriores														[illegible]					[illegible]
Saldo em Caixa (Dec. 2 [illegible])	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]					[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
PAGA AO THESOURO NACIONAL																			
[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]			[illegible]			[illegible]								[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saldo																			
Banco do Brasil	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Caixa de Aposentadoria e Pensões	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]					[illegible]
Saldo de Anos Anteriores														[illegible]					[illegible]
Saldo em Caixa (Dec. 2 [illegible])	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]					[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

ESPECIFI	696:055$800	66.177:093$600	4.187:061$000	340:000$000	3.117:780$000	6.600:106$500	81.118:096$900
DIRECÇÃO GERAL							
Verba 3.ª							
Verba 14.ª (Diff. de vencimentos)							
Despesa a classificar (Verba 3.ª)							
Despesa a classificar (Verba 14.ª)							
Decreto 23.772 de 20-1-34 (Verba 3							
Decreto 23.772 de 20-1-34 (Verba 1							
1.ª DIVISÃO (*Admin. Central*)							
Verba 3.ª							
Verba 14.ª (Diff. de vencimentos)							
Depesa a classificar (Verba 3.ª)							
Despesa a classificar (Verba 14.ª)							
Decreto 23.772 de 20-1-34 (Verba 3							
Decreto 23.772 de 20-1-34 (Verba 1							
2.ª DIVISÃO (*Trafego*)							
Verba 3.ª							
Verba 14.ª (Diff. de vencimentos)							
Despesa a classificar (Verba 3.ª)							
Despesa a classificar (Verba 14.ª)							
Decreto 23.772 de 20-1-34 (Verba 3							
Decreto 23.772 de 20-1-34 (Verba 1							
3.ª DIVISÃO (*Linha*)							
Verba 3.ª							
Verba 14.ª (Diff. de vencimentos)							
Despesa a classificar (Verba 3.ª)							
Despesa a classificar (Verba 14.ª)							
Decreto 23.772 de 20-1-34 (Verba 3							
Decreto 23.772 de 20-1-34 (Verba 1							
4.ª DIVISÃO (*Locomoção*)							
Verba 3.ª							
Verba 14.ª (Diff. de vencimentos)							
Despesa a classificar (Verba 3.ª)							
Despesa a classificar (Verba 14.ª)							
Decreto 23.772 de 20-1-34 (Verba 3							
Decreto 23.772 de 20-1-34(Verba 14							
RESUMO							
Verba 3.ª							
Verba 14.ª (Diff. de vencimentos)							
Despesa a classificar (Verba 3.ª)							
Despesa a classificar (Verba 14.ª)							
Decreto 23.772 de 20-1-34 (Verba 3							
Decreto 23.772 de 20-1-34 (Verba 1							
TOTAL GERAL							

2 B — DESDOBRAMENTO DA DESPESA DE PESSOAL

CUSTEIO

ESPECIFICAÇÃO	[illegible]	Terceiro e abonos	[illegible]	[illegible]	Zona [illegible]	Total
[illegible]ECÇÃO GERAL						
[illegible]	5.[illegible] 206$200	16 [illegible]	2 [illegible]	117 [illegible]		666 [illegible]
[illegible] (vencimentos)	2 401$300					2 401$300
[illegible]ar Verba 3 *)	14 817$200	5 [illegible]				50 [illegible]
[illegible] (Verba 11 *)	135$000					135$000
[illegible] 31 (Verba 3	139 412$000	4 [illegible]	[illegible]	17 [illegible]		161 [illegible]
[illegible] de 2011-31 Verba 14	400$000					400$000
	516 [illegible]	26 [illegible]	2 [illegible]	135 [illegible]		881 [illegible]
[illegible]VISÃO [illegible]						
[illegible]	4 816 318$000		21 [illegible]	58 [illegible]		4 919 128$000
[illegible]	27 400$000					27 400$000
[illegible]ar Verba 3	[illegible] 814$000	7 [illegible]	2 [illegible]			105 [illegible]
[illegible] Verba 11 *)	2 217$500					2 217$500
[illegible] 31 Verba 3	1 262 [illegible]		5 [illegible]	22 [illegible]		1 291 [illegible]
[illegible] 31 (Verba 14	[illegible]					[illegible]
	6 510 [illegible]	7 [illegible]	33 [illegible]	100 [illegible]		6 657 [illegible]
[illegible]VISÃO *Tempo*						
	38 123 [illegible]		120 017$000	2 [illegible]	21 [illegible]	38 [illegible]
[illegible] de vencimentos	277 511$000					277 511$000
[illegible]ar Verba 3	3 [illegible]	2 [illegible]	18 [illegible]		1 017$000	3 253 [illegible]
[illegible] Verba 14	23 [illegible]					23 [illegible]
[illegible] de 2011-31 Verba 11 *)	[illegible]		117 [illegible]	4 [illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] Verba 14 *	[illegible]					[illegible]
	51 285 [illegible]	2 [illegible]	815 [illegible]	7 [illegible]	91 [illegible]	52 205 [illegible]
[illegible]VISÃO *[illegible]*						
	27 189 [illegible]		1 [illegible]	11 [illegible]	27 027$400	27 187 [illegible]
[illegible]	13 818$700					13 818$700
[illegible] Verba 3	2 [illegible]	[illegible]	[illegible]		10 [illegible]	[illegible]
[illegible] Verba 11	[illegible]					[illegible]
[illegible] 31 Verba 11	[illegible]		11 [illegible]	3 [illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] 31 Verba 14 *	[illegible]					[illegible]
	[illegible]	3 [illegible]	181 [illegible]	13 [illegible]	170 [illegible]	36 [illegible]
[illegible]VISÃO *[illegible]*						
	4 [illegible]	2 [illegible]	180 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]					[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	2 [illegible]		[illegible]	[illegible]
[illegible] Verba 11	[illegible]					[illegible]
[illegible] 31 Verba 11	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] 31 Verba 14	[illegible]					[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	116 [illegible]	112 [illegible]	47 121 [illegible]
[illegible]MO						
	[illegible]	[illegible]	1 274 [illegible]	[illegible]	281 [illegible]	107 [illegible]
[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
[illegible] Verba 14	[illegible]					[illegible]
[illegible] 31 Verba 11	[illegible]	[illegible]	[illegible]	74 [illegible]	72 [illegible]	[illegible]
[illegible] 31 Verba 14	[illegible]					[illegible]
[illegible]ERAL	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	277 [illegible]	43 [illegible]

2 C—DESDOBRAMENTO DA DESPESA DE MATERIAL

CUSTEIO

ESPECIFICAÇÃO	8 — MATERIAL PERMANENTE	9 — MATERIAL DE CONSUMO	10 — DESPESAS DIVERSAS	11 — QUOTA DA C. C. FERROVIARIA	REPARAÇÃO DE MATERIAL RODANTE	ACQUISIÇÃO DE TRILHOS	TOTAL
DIRECÇÃO GERAL							
Verba 3.ª	9:681$000	—	—	272:000$000	—	—	281:681$000
Dec. 23.346 de 10-11-933	—	499:865$900	—	—	—	—	499:865$900
Dec. 23.772 de 20-1-934	—	—	6.750$600	68:000$000	—	—	74:750$600
	9:681$000	499:865$900	6:750$600	340:000$000	—	—	856:297$500
1.ª DIVISÃO							
Verba 3.ª	17:470$100	1.450:310$800	295:793$500	—	—	—	1.763:574$400
Dec. 23.772 de 20-1-934	10:343$600	583:330$100	53:123$400	—	—	—	646:797$100
	27:813$700	2.033:640$900	348:916$900	—	—	—	2.410:371$500
2.ª DIVISÃO							
Verba 3.ª	—	909:570$600	123:030$900	—	—	—	1.032:601$500
Dec. 23.772 de 20-1-934	12:570$000	71:243$700	13:780$200	—	—	—	97:593$900
	12:570$000	980:814$300	136:811$100	—	—	—	1.130:195$400
3.ª DIVISÃO							
Verba 3.ª	645:391$100	7.067:733$700	1.533:051$000	—	—	—	9.246:175$800
Dec. 22.761 de 25-5-933	—	—	—	—	—	5.880:831$600	5.880:831$600
Dec. 23.772 de 20-1-934	600$000	2.565:136$700	454:691$200	—	—	—	3.020:427$900
	645:991$100	9.632:870$400	1.987:742$200	—	—	5.880:831$600	18.147:435$300
4.ª DIVISÃO							
Verba 3.ª	—	41.251:640$800	1.403:102$400	—	—	—	42.654:743$200
Dec. 22.499 de 27-2-933	—	—	—	—	499:165$000	—	499:165$000
Dec. 22.761 de 25-5-933	—	—	—	—	—	719:274$900	719:274$900
Dec. 22.858 de 26-6-933	—	—	—	—	1.000:000$000	—	1.000:000$000
Dec. 23.005 de 28-7-933	—	—	—	—	1.618:615$000	—	1.618:615$000
Dec. 23.772 de 20-1-934	—	11.778:261$300	303:737$800	—	—	—	12.081:999$100
	—	53.029:902$100	1.706:840$200	—	3.117:780$000	719:274$900	58.573:797$200
RESUMO							
Verba 3.ª	672:542$200	50.679:255$900	3.354:977$800	272:000$000	—	—	54.978:775$900
Dec. 22.499 de 27-2-933	—	—	—	—	499:165$000	—	499:165$000
Dec. 22.761 de 25-5-933	—	—	—	—	—	6.600:106$500	6.600:106$500
Dec 22.858 de 26-6-933	—	—	—	—	1.000:000$000	—	1.000:000$000
Dec. 23.005 de 28-7-933	—	—	—	—	1.618:615$000	—	1.618:615$000
Dec. 23 346 de 10-11-933	—	4 9:865$900	—	—	—	—	499:865$900
Dec. 23.772 de 10-1-934	23:513$600	14.997:971$800	832:083$200	68:000$000	—	—	15.921:568$600
	696:055$800	66.177:093$600	4.187:061$000	340:000$000	3.117:780$000	6.600:106$500	81.118:096$900

2 D — DESDOBRAMENTO DAS DESPESAS DE OBRAS NOVAS

ESPECIFICAÇÃO	Variante de Poá	Ramal de S. Barbara	Material Rodante-Ajuste	TOTAL
DECRETO 22.479 de 20-2-1933				
3.ª Divisão				
Pessoal	191:055$500	428:921$300	—	619:976$800
DECRETO 22.582 de 27-3-1933				
1.ª Divisão				
Material	—	65:295$000	—	65:295$000
3.ª Divisão				
Pessoal	311:214$000	1.831:758$300	—	2.142:972$300
Material	183:228$200	—	—	183:228$200
	494:442$200	1.897:053$300	—	2.391:495$500
MATERIAL RODANTE — AJUSTE				
4.ª Divisão				
Material	—	—	3.732:319$700	3.732:319$700
TOTAL GERAL	685:497$700	2.325:974$600	3.732:319$700	6.743:792$000

2-E DESDOBRAMENTO DA DESPESA DE EXERCICIOS ANTERIORES

ESPECIFICAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
CUSTEIO			
VERBA 23.ª do M. da FAZENDA			
1923	—	286$200	286$200
1924	643$800	—	643$800
1925	489$200	—	489$200
1926	2:665$500	—	2:665$500
1927	5:601$600	6:940$800	12:542$400
1928	6:090$500	993:637$800	999:728$300
1929	6:278$900	139:234$400	145:513$300
1930	24:842$800	66:546$700	91:389$500
1931	55:955$200	18:996$700	74:951$900
1932	152:109$400	61:089$800	213:199$200
	254:676$900	1.286:732$400	1.541:409$300

Quadro n.º 3

VERBA TOTAL		SALDO			Excesso
Despesa empenhada	Despesa realizada	Do empenho	Não empenhado	Total (Saldo da verba)	
109.708:100$000	107.384:426$000	2.323:674$000	—	2.323:674$000	—
466:000$000	672:542$200	—	—	—	206:542$200
50.686:133$900	50.679:255$900	6:878$000	6.183:866$100	6.190:744$100	—
3.388:567$600	3.354:977$800	33:589$800	10:432$400	44:022$200	—
272:000$000	272:000$000	—	—	—	—
54.812:701$500	54.978:775$900	40:467$800	6.194:298$500	6.234:766$300	206:542$200
359:427$300	359:427$300	—	—	—	—
500:000$000	499:865$900	134$100	3.000:000$000	3.000:134$100	—
27.427:025$000	27.097:444$600	329:980$400	—	329:980$400	—
23:513$600	23:513$600	—	92:986$400	92:986$400	—
15.001:410$800	14.997:971$800	3.439$000	91:089$200	94:528$200	—
849:750$000	832:083$200	17:666$800	—	17:666$800	—
68:000$000	68:000$000	—	—	—	—
86:062$000	86:062$000	—	—	—	—
43.955:761$400	43.604:541$100	351:220$300	3.184:075$600	3.535:295$900	—
499:165$000	499:165$000	—	835$000	835$000	—
6.600:106$500	6.600:106$500	—	699:893$500	699:893$500	—
1.000:000$000	1.000:000$000	—	—	—	—
620:000$000	619:976$800	23$200	—	23$200	—
2.408:350$800	2.391:495$500	16:855$300	91:649$200	108:504$500	—
11.127:622$300	11.110:743$800	16:878$500	792:377$700	809:256$200	—
1.541:409$300	1.541:409$300	—	—	—	—
—	1.618:615$000	—	—	—	—
—	8.960:118$700	—	—	—	—
—	3.732:319$700	—	—	—	—
—	3.772:920$900	—	—	—	—
—	203:497$400	—	—	—	—
—	18.287:471$700	—	—	—	—
221.505:021$800	237.266:795$100	2.732:240$600	10.170:751$800	12.902:992$400	206:542$200

493$900, que não constam deste quadro por não serem consideradas despesas da Central. Por não ser

MOVIMENTO FINANCEIRO-ORÇAMENTARIO

Quadro [illegible]

ESPECIFICAÇÃO	Verba do Tesouro de Lisboa			Verba da Caixa Central do Brasil			Verba do [illegible] S.A. Cob. Comprss			VERBA TOTAL			SALDO			Excesso
	Verba [illegible]	Despesa empenhada	Despesa [illegible]	Verba [illegible]	Despesa empenhada	Despesa [illegible]	Verba [illegible]	Despesa empenhada	Despesa [illegible]	Verba [illegible]	Despesa empenhada	Despesa [illegible]	Do empenho	Não empenhado	Total (Saldo a verbar)	
A — PESSOAL																
[illegible] 7				107 708 100$000	107 708 100$000	107 481 426$000				107 708 100$000	107 708 100$000	107 481 426$000	2 324 674$000		2 323 674$000	
A — MATERIAL																
[illegible] 8							1 241 000$000	166 000$000	672 342$200	166 000$000	166 000$000	672 342$200				206 342$200
[illegible] 6				800 000$000	800 000$000	794 722$000	5 070 000$000	4 988 133$000	4 988 136$000	5 870 000$000	5 788 133$000	5 782 858$000	6 878$000	6 183 968$000	6 190 841$000	
[illegible] 10				199 000$000	2 488 967$400	3 354 977$800				3 199 000$000	2 488 967$400	3 354 977$800	13 289$000	10 142$400	14 022$200	
[illegible] 1	272 000$000	272 000$000	272 000$000							272 000$000	272 000$000	272 000$000				
	272 000$000	272 000$000	272 000$000	4 199 000$000	4 488 967$400	4 418 099$800	6 311 000$000	5 152 133$000	5 658 478$200	10 782 000$000	9 812 701$200	10 078 775$000	40 167$800	6 194 298$600	6 234 466$300	206 342$200
PESSOAL																
[illegible]				350 127$300	350 127$300	350 127$300				350 127$300	350 127$300	350 127$300				
SUPPLEMENTARES																
[illegible]																
[illegible]				200 000$000	500 000$000	499 885$000	1 000 000$000			1 500 000$000	500 000$000	499 885$000	115$100	1 000 000$000	1 000 115$100	
[illegible]																
[illegible] 7 — P[illegible]				27 127 025$000	27 127 025$000	27 107 041$000				27 127 025$000	27 127 025$000	27 107 041$000	329 050$100		329 050$100	
[illegible] — M[illegible]							116 500$000	2 513$000	2 513$000	116 500$000	2 513$000	2 513$000		112 050$100	112 050$100	
[illegible] — V[illegible]				325 000$000	325 000$000	321 050$000	7 067 500$000	14 676 110$500	14 676 110$500	7 392 500$000	15 001 110$500	14 997 671$500	3 438$500	91 038$200	94 526$200	
[illegible] — M[illegible]				800 724$000	800 724$000	800 724$000				800 724$000	800 724$000	800 724$000	17 600$800		17 600$800	
[illegible] — M[illegible]				108 000$000	108 000$000	108 000$000				108 000$000	108 000$000	108 000$000				
[illegible] — M[illegible]				80 062$000	80 062$000	80 062$000				80 062$000	80 062$000	80 062$000				
[illegible]				29 255 587$000	29 255 587$000	28 931 610$700	17 884 100$000	14 679 623$500	14 679 623$500	47 139 687$000	44 935 210$500	44 601 334$200	351 220$000	1 184 038$600	1 535 258$600	
ESPECIAIS																
[illegible]				500 000$000	191 055$000	190 055$000				500 000$000	191 055$000	191 055$000		55$000	55$000	
[illegible]							7 900 000$000	6 191 000$500	6 190 000$500	7 900 000$000	6 191 000$500	6 190 000$500		1 000 000$000	191 055$000	
[illegible]				1 000 000$000	1 000 000$000	1 000 000$000				1 000 000$000	1 000 000$000	1 000 000$000				
[illegible]				620 000$000	619 975$500					620 000$000	619 975$500	619 975$500	245$000		245$000	
[illegible]				2 500 000$000	2 308 505$500	2 301 055$500				2 500 000$000	2 308 505$500	2 301 055$500	16 555$000	91 600$500	108 155$500	
[illegible]				4 620 000$000	4 327 535$500	4 310 675$500	7 900 000$000	6 191 000$500	6 190 000$500	11 520 000$000	10 127 025$500	10 110 715$500	16 855$000	702 377$500	901 276$500	
MINISTERIO DA FAZENDA	1 [illegible]	1 541 [illegible]	1 541 [illegible]							1 541 [illegible]	1 541 [illegible]	1 541 [illegible]				
ORÇAMENTO																
[illegible]						1 618 615$000						1 618 615$000				
[illegible] Diversas Cauções						8 860 118$500						8 860 118$500				
[illegible] Avaria						752 319$500						752 319$500				
[illegible] Cons. Administrativo Ponte						772 000$000						772 000$000				
						203 197$000						203 197$000				
						18 287 171$500						18 287 171$500				
TOTAL GERAL	1 813 [illegible]	1 813 [illegible]	1 813 [illegible]	48 [illegible]	48 [illegible]	48 [illegible]	6 501 178$000	5 301 000$000	21 152 613$500	21 655 707$000	21 [illegible]	22 [illegible]	2 [illegible]	10 170 751$500	12 [illegible]	206 342$200

[illegible] 14, Decreto [illegible] e Aviso [illegible] importantes de Rs. [illegible], que [illegible] de [illegible] por [illegible] considerada Despesa do Governo. Por [illegible] a despesa efectuada [illegible] Nacional [illegible] Congresso [illegible] quadro [illegible] empenhadas as importancias pagas nas referidas repartições.

DESPESA DE PESSOAL COMPARADA COM AS RESPECTIVAS DOTAÇÕES

Sub-Consig.	ESPECIFICAÇÃO	Dotação	Despesa	Saldo
	VERBA 3.ª			
1	*a*) Pessoal do quadro da Central	40.050:000$000	37.817:648$000	2.232:352$000
	b) Pessoal da Estrada de Ferro Therezopolis	308:000$000	280:730$600	27:269$400
2	Gratificação a 1 chefe e 3 offi. do Gabinete do Director	16:800$000	16:783$900	16$100
3	Gratificação ao director da E. Profissional	2:400$000	2:400$000	—
4	Diarias para despesas de viagens	1.298:000$000	1.273:381$200	24:618$800
5	Pessoal jornaleiro	67.442:900$000	67.403:834$600	39:065$400
6	Abonos e despesas extraordinarias	300:000$000	299:966$900	33$100
7	Addicionaes até 20% em zona insalubre	290:000$000	289:680$800	319$200
		109.708:100$000	107.384:426$000	2.323:674$000
	DECRETO 23.772 de 20-1-934			
1	Pessoal do quadro da Estrada de Ferro Central do Brasil	10.089:500$000	9.800:843$100	288:656$900
2	Gratificação a 1 chefe e 3 officiaes de Gabinete do Director	4:200$000	4:200$000	—
3	Gratificação ao director da E. Profissional	600$000	600$000	—
4	Diarias para despesas de viagens	324:500$000	307:286$800	17:213$200
5	Pessoal jornaleiro	16.860:725$000	16.837:325$700	23:399$300
6	Abonos e despesas extraordinarias	75:000$000	74:467$100	532$900
7	Addicionaes até 20% em zona insalubre	72:500$000	72:321$900	178$100
		27.427:025$000	27.097:044$600	329:980$400
	TOTAL	137.135:125$000	134.481:470$600	2.653:654$400

MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

RECEITA GERAL

Quadro n.º 4

ESPECIFICAÇÃO	1929	1930	1931	1932	1933-34 (*)
Renda Industrial	184.138:642$223	154.219:280$840	151.781:785$522	144.517:243$511	202.157:866$400
Renda Ordinaria (De Proprios)	77:276$800	170:815$449	495:492$030	761:656$584	1.030:428$700
Renda extraordinaria	619:645$629	3.360:005$096	1.236:232$883	10.400:767$110	1.480:283$600
Renda c/ Applicação Especial	797:930$971	720:839$821	682:602$178	—	—
	185.633:495$623	158.470:941$206	154.196:112$613	155.679:667$205	204.668:578$700

DETALHE DA RENDA INDUSTRIAL

Quadro n.º 5

ESPECIFICAÇÃO	1929	1930	1931	1932	1933-34 (*)
Viajantes	58.979:501$255	53.308:947$395	50.954:312$499	47.462:145$282	66.295:156$000
Bagagens e encommendas	17.923:220$925	14.527:596$165	14.426:137$556	16.437:573$457	23.660:899$500
Animaes	4.596:177$700	4.141:090$100	4.254:654$618	4.291:447$692	5.406:596$600
Mercadorias	97.528:914$926	78.548:770$843	73.772:741$132	68.284:206$994	83.368:546$300
Armazenagens e multas	1.503:218$199	883:604$000	903:003$828	512:396$455	1.051:953$200
Telegrammas	125:504$484	139:879$373	99:216$271	116:523$997	160:753$700
Percurso e estadia de vagões	647:706$190	465:122$828	604:900$312	441:551$545	674:331$700
Taxas e percentagens diversas	2.834:398$544	2.204:270$136	3.769:242$547	3.963:891$915	4.867:816$500
Renda de contrib. 1,5% C. Pensões	—	—	2.997:576$759	3.007:506$174	3.772:920$900
Taxa addic. de 10% s/ tarifas	—	—	—	—	12.695:094$600
Reclamações	—	—	—	—	203:497$400
	184.138:642$223	154.219:280$840	151.781:785$522	144.517:243$511	202.157:866$400

(*) - Comprehende o periodo de Janeiro de 1933 a Março de 1934.

MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

DESPESA FINANCEIRO ORÇAMENTARIA DE CUSTEIO

Quadro n.º 6

ESPECIFICAÇÃO	1929	1930	1931	1932	1933-34 (*)
Pessoal titulado	41.904:879$474	42.780:777$204	34.256:986$928	36.172:680$688	53.688:578$700
Pessoal jornaleiro	83.077:268$837	83.844:680$854	69.648:492$863	66.987:090$448	89.824:065$900
Serviços extraordinarios	613:944$654	623:514$261	228:179$928	122:033$491	374:434$000
Pessoal addido	150:016$708	242:400$000	143:055$260	—	
TOTAL	125.746:109$673	127.291:372$319	104.276:714$979	103.281:804$627	143.887:078$600
Material	33.967:400$945	29.918:877$588	15.841:190$832	21.760:306$113	18.917:421$600
Combustivel, lubrificante e estopa	34.618:676$877	36.624:902$776	44.948:834$306	35.424:075$260	66.177:093$600
TOTAL DO CUSTEIO DO ANNO	194.332:187$495	193.835:152$683	165.066:740$117	160.466:186$000	228.981:593$800
Exercicios findos	724:576$174	3.386:735$641	567:388$886	2.912:332$692	1.541:409$300
TOTAL — GERAL	195.056:763$669	197.421:888$324	165.634:129$003	163.378:518$692	230.523:003$100

(*) — Comprehende o periodo de Janeiro de 1933 a Março de 1934 (15 mezes).

DESPESA FINANCEIRO-ORÇAMENTARIA DE CUSTEIO, OBRAS NOVAS E EXERCICIOS ANTERIORES

MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

Quadro n.º 7

ESPECIFICAÇÃO	1929	1930	1931	1932	1933-34 (*)
CUSTEIO					
Pessoal					
Direcção Geral	—	—	—	609:831$175	881:868$900
1.ª Divisão (Adm. Central)	7.802:506$255	8.072:708$757	5.761:090$432	4.969:829$400	6.652:118$700
2.ª Divisão (Trafego)	45.317:583$958	44.960:208$256	38.313:715$714	37.944:372$658	52.205:603$500
3.ª Divisão (Linha)	30.922:050$005	31.011:876$772	25.207:262$907	26.281:177$216	36.725:769$800
4.ª Divisão (Locomoção)	41.176:356$347	42.099:782$970	34.583:370$715	33.476:594$178	47.421:717$700
6.ª Divisão (Construcção)	527:613$108	451:276$860	411:275$211	—	—
Estrada de Ferro Rio d'Ouro	—	695:518$704	—	—	—
	125.746:109$673	127.291:372$319	104.276:714$979	103.281:804$627	143.887:078$600
Material					
Material	33.967:400$945	29.918:877$588	15.841:190$832	21.760:306$113	14.941:003$300
Combustivel e lubrificantes	34.618:676$877	36.624:902$776	44.948:834$306	35:424:075$260	66.177:093$600
	194.332:187$495	193.835:152$683	165.066:740$117	160.466:186$000	225.005:175$500
OBRAS NOVAS					
Pessoal e Material	30.175:392$161	19.790:898$369	652:129$808	1.832:657$243	3.011:472$300
EXERCICIOS ANTERIORES					
Pessoal e Material	724:576$174	3.769:004$541	13.819:678$288	2.912:332$692	1.541:409$300
	225.232:155$830	217.395:055$593	179.538:548$213	165.211:175$935	229.558:057$100

Em 1930 não foi incluida a despesa a legalizar na importancia de 6.463:623$563, sendo: custeio 5.790:194$299 e Obras Novas 673:429$264.

Neste quadro não estão incluidas as despesas extra-orçamentarias, taes como as de material rodante-ajuste e contribuição de 1,5% para a Caixa de Aposentadoria e Pensões.

(*) — Comprehende o periodo de Janeiro de 1933 a Março de 1934.

MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

VERBA VOTADA E DESPESA EFFECTIVA

Quadro n.º 8

ESPECIFICAÇÃO		1929	1930	1931	1932	1933-34 (*)
CUSTEIO						
Verba orçamentaria	Verba	193.090:122$500	206.255:160$000	162.241:970$000	171.456:915$496	171.074:527$300
	Despesa	183.272:282$033	191.107:081$154	149.622:210$190	149.881:803$336	162.722:629$200
	Saldo	9.817:840$467	15.148:078$846	12.619:759$810	21.575:112$160	8.351:898$100
Creditos addicionaes	Verba	11.778:638$000	2.728:071$529	20.000:000$000	2.200:000$000	55.939:837$000
	Despesa	11.059:905$462	2.728:071$529	15.444:529$927	1.359:641$732	51.703:812$600
	Saldo	718:732$538	—	4.555:470$073	840:358$268	4.236:024$400
Exercicios anteriores	Verba	724:576$174	3.586:735$641	628:660$173	2.912:332$692	1.541:409$300
	Despesa	724:576$174	3.585:735$641	567:388$886	2.912:332$692	1.541:409$300
	Saldo	—	—	61:271$287	—	—
OBRAS NOVAS						
Verba orçamentaria	Verba	—	—	400:000$000	—	—
	Despesa	—	—	46:861$000	—	—
	Saldo	—	—	353:139$000	—	—
Creditos addicionaes	Verba	5.480:123$000	19.790:898$369	—	18.500:000$000	3.120:000$000
	Despesa	5.480:123$000	19.790:898$369	—	1.832:657$243	3.011:472$300
	Saldo	—	—	—	16.667:342$757	108:527$700
Exercicios anteriores	Verba	—	182:268$900	3.877:154$884	—	—
	Despesa	—	182:268$900	3.665:423$471	—	—
	Saldo	—	—	211:731$413	—	—
RESUMO	Verba	211.073:459$674	232.543:134$439	187.147:785$057	195.069:248$188	231.675:773$600
	Despesa	200.526:886$669	217.395:055$593	169.346:413$474	155.986:435$003	218.979:32[illegible]$400
	Saldo	10.536:573$005	15.148:078$846	17.801:371$583	39.082:813$185	12.696:450$200

NOTA — Neste quadro só estão incluidas as despesas para as quaes houve creditos orçamentarios ou addicionaes.

(*) — Comprehende o periodo de Janeiro de 1933 a Março de 1934.

MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

TRANSPORTES POR CONTA DO GOVERNO FEDERAL

Quadro n.º 9

MINISTERIOS	1929	1930	1931	1932	1933-34 (*)
Ministerio da Viação	2.474:485$596	2.200:287$900	528:826$800	195:474$500	493:646$200
Ministerio da Justiça	217:989$000	251:390$800	32:335$900	108:029$700	206:915$200
Ministerio do Exterior	772$700	149:522$000	68:051$300	5:896$000	20:543$600
Ministerio da Fazenda	5.567:572$900	3.715:239$800	5.803:982$600	6.382:898$900	9.244:578$600
Ministerio da Agricultura	512:726$300	848:486$600	398:912$100	388:542$000	502:690$400
Ministerio da Guerra	1.858:980$900	4.126:971$400	6.887:174$183	14.902:498$450	9.324:147$400
Ministerio da Marinha	18:108$100	36:470$600	62:129$800	38:774$000	150:356$100
Ministerio da Educação e Saude	—	5:025$300	619:703$800	234:893$324	278:708$100
Ministerio do Trabalho	—	95:049$100	505:661$700	592:142$100	1.087:579$700
	10.650:635$496	11.428:443$500	14.906:778$183	22.849:148$974	21.309:165$300

(*) — Comprehende o periodo de Janeiro de 1933 a Março de 1934.

MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS ESTADOAES

Quadro n.º 10

ESPECIFICAÇÃO	1929	1930	1931	1932	1933-34 (*)
Districto Federal	1.630:699$000	23:035$900	—		—
Estado de São Paulo	4.129:544$200	3.242:889$750	2.780:168$800	2.737:637$475	4.301:428$375
Estado de Minas Geraes	3.782:965$300	2.967:016$500	3.067:079$300	3.386:462$210	3.475:488$900
Estado do Rio de Janeiro	1.626:330$500	1.464:321$700	1.821:604$500	1.854:579$100	1.943:131$800
	11.169:539$000	7.697:263$850	7.668:852$600	7.978:678$785	9.720:049$075

ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS FEDERAES

Quadro n.º 11

ESPECIFICAÇAO	1929	1930	1931	1932	1933-34 (*)
Imposto de transportes	4.322:303$150	3.385:185$600	3.467:678$050	2.904:013$855	4.220:072$000
Taxa de Viação	3.013:367$150	2.549:373$900	2.534:742$050	2.500:553$200	3.209:534$400
Fundo p/ obrigações Ferroviarias	13.617:424$775	10.555:663$050	10.248:104$950	—	—

NOTA — Em 1932 e 1933, o Fundo para Obrigações Ferroviarias foi considerado renda da Central.

(*) — Comprehende o periodo de Janeiro de 1933 a Março de 1934.

LEGISLAÇÃO DO ANNO FISCAL DE 1933-1934

DECRETO 22 479, DE 20-2-1933

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 620:000$000, para attender ás despesas do ramal de Santa Barbara e Variante de Poá da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Artigo unico — Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 620:000$000, para attender ás despesas de pessoal já realizadas nas obras de construcção do ramal de Santa Barbara e Variante de Poá da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Rio de Janeiro, 20 de Fevereiro de 1933.

(a) *Getulio Vargas*
(a) *José Americo de Almeida*

DECRETO 22 499, de 27-2-1933

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de . . . . . 500:000$000, para attender á reparação de material rodante da Estrada de Ferro Central do Brasil.

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1.º do decreto n.º 19.398, de 11 de Novembro de 1930 e tendo em vista o que expóz o Ministro da Viação e Obras Publicas, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de quinhentos contos de réis (500:000$000), para attender ás despesas de reparação do material rodante da Estrada de Ferro Central do Brasil, mediante concorrencia publica.

Rio de Janeiro, 27 de Fevereiro de 1933, 112.º da Independencia 45.º da Republica.

(a) *Getulio Vargas*
(a) *Fernando Augusto d'Almeida Brandão*

Encarregado do expediente na ausencia do ministro da V. e Obras Publicas.

DECRETO 22.582, de 27-3-1933

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de . . . . . 2.500:000$000, para obras na Estrada de Ferro Central do Brasil.

O Chefe do Governo da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1.º do decreto n.º 19.398, de 11 de Novembro de 1930, decreta:

Artigo unico — Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de dois mil e quinhentos contos de réis (2.500:000$000), para attender á continuação das obras de construcção na Estrada de Ferro Central do Brasil, sendo 2.000:000$000 para o ramal de Santa Barbara e 500:000$000 para a Variante de Poá.

Rio de Janeiro, 27 de Março de 1933, 112.º da Independencia e 45.º da Republica.

(a) *Getulio Vargas*
(a) *Fernando Augusto d'Almeida Brandão*

Encarregado do expediente na ausencia do ministro da Viação.

DECRETO 22.694, de 10-5-1933

Dispõe sobre a applicação do producto da venda de materiaes inservíveis da Estrada de Ferro Central do Brasil.

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1.º do decreto n.º 19.398, de 11 de Novembro de 1930, e

Considerando que a Estrada de Ferro Central do Brasil dispõe de grande quantidade de sucata sem utilidade para os seus serviços;

Considerando a exiguidade dos creditos destinados á reparação de carros e melhoramentos de officinas,

Decreta:

Art. 1.º — Fica autorizada a Directoria da Estrada de Ferro Central do Brasil a vender, em concorrencia ou hasta publica, o ferro velho ou outros materiaes inserviveis de que dispuzer, recolhendo o producto dessa alienação ao Banco do Brasil, á disposição do Ministerio da Viação e Obras Publicas.

Art. 2.º — Por conta desses recursos serão attendidas as despesas de reparação de carros e melhoramentos de officinas que forem autorizadas pelo Ministro.

Art. 3.º — Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 10 de Maio de 1933, 112.º da Independencia e 45.º da Republica.

(a) *Getulio Vargas*
(a) *José Americo de Almeida*

DECRETO 22.761, de 25-5-1933

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 7.300:000$, para attender ás despesas de acquisição de trilhos para a Estrada de Ferro Central do Brasil.

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1.º do decreto n.º 19.398, de 11 de Novembro de 1930, e tendo em vista o que lhe expoz o Ministro da Viação e Obras Publicas

Decreta:

Artigo unico — Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de sete mil e tresentos contos de réis (7.300:000$000), para attender ás despesas de acquisição de trilhos para a Estrada de Ferro Central do Brasil.

Rio de Janeiro, 25 de Maio de 1933, 112.º da Independencia e 45.º da Republica.

(a) *Getulio Vargas*
(a) *José Americo de Almeida*

DECRETO 22.858, de 26-6-1933

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 1.000:000$, para attender á reparação de material rodante da Estrada de Ferro Central do Brasil.

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1.º do decreto n.º 19.398, de 11 de Novembro de 1930, e tendo em vista a exposição feita pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, decreta:

Artigo unico — Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de mil contos de réis (1.000:000$000), para attender ás despesas de reparação do material rodante da E. F. Central do Brasil.

Rio de Janeiro, 26 de Junho de 1933, 112.º da Independenciae 45.º da Republica.

(a) *Getulio Vargas*
(a) *José Americo de Almeida*

DECRETO 23.005, de 28-7-1933

Autoriza o Ministerio da Viação e Obras Publicas a mandar applicar, por conta da renda de E. F. Central do Brasil, a quantia de 2.000:000$000, na reparação de material rodante.

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1.º do decreto n.º 19.398, de 11 de Novembro de 1930, e tendo em vista o que expôz o Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, decreta:

Artigo unico — Fica o Ministerio de Viação e Obras Publicas autorizado a despender, por conta da renda da Estrada de Ferro Central do Brasil, até a importancia de dois mil contos de réis (2.000:000$000), com a reparação, mediante concorrencia administrativa, de carros e vagões da mesma estrada e, bem assim, com a acquisição de machinas destinadas a augmentar a producção das officinas de Engenho de Dentro; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 28 de Julho de 1933, 112.º da Independencia e 45.º da Republica.

(a) *Getulio Vargas*
(a) *José Americo de Almeida*

DECRETO 23.346, de 10-11-1933

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito supplementar de.... 3.500:000$000 á verba 3.ª—E. F. Central do Brasil—art. 6.º, do orçamento em vigôr.

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1.º do decreto n.º 19.398, de 11 de Novembro de 1930,

considerando que, para liquidação de despesa correspondente a materiaes encommendados em 1932, cujos creditos perderam a vigencia em 31 de Dezembro daquelle anno, teve a Commissão Central de Compras necessidade de utilizar a importancia posta á sua disposição por conta da verba da E. F. Central do Brasil, no corrente anno;

considerando que, por esse motivo, ficou desfalcada a dita verba de 3.705:329$358;

considerando que o orçamento para este anno financeiro foi calculado sem margem, e que a Estrada não poderá dispensar os materiaes que teriam de ser adquiridos com ella aquella verba.

Decreta:

Artigo unico — Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito supplementar de tres mil e quinhentos contos de réis (3.500:000$000), á sub-consignação n.º 9 da "Consignação Material" da verba 3.ª — E. F. Central do Brasil — art. 6.º, do decreto 22.320, de 6 de Janeiro de 1933.

§ unico — Dessa parcella, poderá ser applicada pela Thesouraria da Estrada, nos termos do § 1.º, do art. 148 do Regulamento Geral de Contabilidade Publica, até a quantia de quinhentos contos de réis, em despesas de prompto pagamento.

Rio de Janeiro, 10 de Novembro de 1933, 112.º da Independencia e 45.º da Republica.

(a) *Getulio Vargas*
(a) *José Americo de Almeida*

DECRETO 23.651, de 27-12-1933 (*)

Abre ao Ministerio da Fazenda o credito especial de reis 13.727:152$800, para regularização das despesas de pessoal, relativas a 1932, pagas em 1933.

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1.º do decreto n.º 19.398, de 11 de Novembro de 1930;

Resolve abrir, ao Ministerio da Fazenda, o credito especial de trese mil setecentos e vinte e sete contos cento e cincoenta e dois mil e oitocentos réis (13.727:152$800), para regularização das despesas de pessoal relativas a 1932, pagas em 1933 e referentes aos seguintes Ministerios:

.....
.....
.....

Ministerio da Viação e Obras Publicas 10.502:036$900

Rio de Janeiro, 27 de Dezembro de 1933, 112.º da Independencia e 45.º da Republica.

(a) *Getulio Vargas*
(a) *Oswaldo Aranha*

(*) — A despesa, na importancia de Rs. 9.047:612$600, não foi classificada nesse decreto, por não ter o Thesouro Nacional feito a respectiva distribuição a esta Estrada, tendo sido, por isso, transferida sob o titulo de "Agentes Pagadores" para a Contadoria Central da Repubiica

DECRETO 23.772, de 20-1-1934

Providencia sobre a abertura de creditos que deverão vigorar de 1.º de Janeiro a 31 de Março de 1934.

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições contidas no art. 1.º do decreto n.º 19.398, de 11 de Novembro de 1930; e

Considerando se faz preciso providenciar a supplementação de decretos orçamentarios, na forma do § 2.º do art. 30, do decreto n.º 23.150, de 15 de Setembro de 1933;

Considerando que existem cargos ou serviços novos creados por lei durante o anno de 1933 e para os quaes foram abertos creditos especiaes;

Considerando que, devido ás reformas por que passaram os serviços do Ministerio da Agricultura, com alterações profundas em sua organização, não é possivel enquadral-os no dispositivo constante da segunda parte do § 2.º, do art. 30, do decreto n.º 23.150, supra citado;

Considerando, finalmente, que a despesa concernente á Divida Externa e á Divida Interna não pode ser paga trimestralmente, importando, em geral, cada pagamento na entrega de um semestre de juros;

Decreta:

Art. 1.º — Ficam abertos os creditos supplementares, em seguida discriminados, para occorrer ás despesas do primeiro trimestre do corrente anno, na base da quarta parte não só das verbas orçamentarias accrescidas das supplementações já feitas, como dos creditos especiaes destinados aos serviços permanentes dos diversos Ministerios, para os quaes já existam consignados recursos em 1933, estes ultimos na proporção da despesa relativa a tres mezes:

.....

.....

Ministerio da Viação e Obras Publicas 114.907:496$800

Art. 2.º — Dentro de cinco dias a partir da data deste decreto, serão enviadas pelos diversos Ministerios ao da Fazenda as tabellas explicativas organizadas de accordo com o que dispõe o art. 1.º devendo a despesa ser discriminada por verba, consignação e sub-consignação.

Art. 3.º .....

Art. 4.º — .....

Art. 5.º — .....

Art. 6.º — Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 20 de Janeiro de 1934, 113.º da Independencia e 46.º da Republica.

(aa) *Getulio Vargas, Oswaldo Aranha, Washington Pires, Juarez do Nascimento Tavora, Francisco Antunes Maciel, Protogenes Pereira Guimarães, José Americo de Almeida, Joaquim Pedro Salgado Filho, Felix de Ramos Cavalcante de Lacerda e Pedro de Alcantara Cavalcante de Albuquerque.*

A verba destinada á Estrada de Ferro Central do Brasil concedida pelo decreto 23.772, de 20 de Janeiro de 1934, foi a seguinte:

Verba 3.ª

Pessoal	27.427:025$000	
Material	16.058:750$000	
Contadoria Central Ferroviaria	68:000$000	43.553:775$000

Verba 14.ª

Pessoal	.....	217:697$700
		43.771:472$700

MOVIMENTO INDUSTRIAL

BALANÇO

DEBITO

Desdobramento	HISTORICO	Importancia
	DESPESA EFFECTIVA	
	Pessoal e material pagos, conforme consta do balanço financeiro.....	237.266:795$100
I	PESSOAL A PAGAR.....	624:955$400
II	REPARTIÇÕES PUBLICAS	
	Recursos recebidos pela Central.....	127:934$900
	ESTRADA DE FERRO THEREZOPOLIS	
	Bens incorporados á Central.....	5.430:055$200
	S. A. RAILWAY EQUIPMENT C.º OF BRASIL	
	Differenças de cambio verificadas neste anno.....	3.477:620$900
	PULLMAN STANDARD CAR EXPORT CORPORATION.....	
	Idem, idem, idem.....	292:520$000
	SUPERVENIENCIA	
	Materiaes aproveitados e bens não inventariados anteriormente.....	1.196:482$700
		248.416:364$200
	SALDO DE 1932:	
	Bens patrimoniaes existentes em 31-12-1932.....	1.166.156:519$900
	TOTAL.....	1.414.572:884$100

NDUSTRIAL

Quadro n.º 12

CREDITO

Desdo-ramento	HISTORICO	IMPORTANCIA Parcial	IMPORTANCIA Total
III	CUSTEIO INDUSTRIAL		
	Para os serviços da Central	209.228:531$200	—
	Contribuição de 1,5 % da renda para a Caixa de Aposentadoria e Pensões	3.772:920$900	—
	Reclamações	203:497$400	—
	Serviços para terceiros	1.191:803$800	214.396:753$300
IV	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES		
	Importancia considerada no debito deste balanço, sob o titulo "Despesa Effectiva", cujos serviços industriaes foram prestados em annos anteriores	—	14.307:224$200
			228.703:977$500
	SALDO PARA 1934:		
	Bens patrimoniaes existentes em 31-3-1934	—	1.185.868:906$600
	TOTAL	—	1.414.572:884$100

DESDOBRAMENTO DO BALANÇO INDUSTRIAL

I — PESSOAL A PAGAR			
3.ª Divisão			
Variante de Poá	—	114:451$800	—
Ramal de Santa Barbara	—	510:503$600	—
		624:955$400	
II — REPARTIÇÕES PUBLICAS			
Imprensa Nacional	—	87:479$000	—
Directoria Regional dos Correios e Telegraphos	—	40:455$900	—
	—	127:934$900	—
III — CUSTEIO INDUSTRIAL			
(Periodo de Janeiro a Dezembro de 1933)	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Direcção Geral			
Directoria	131:925$000	149:352$900	281:277$900
Secretaria	461:541$000	18:261$900	479:802$900
Commissão de Electrificação	67:376$600	13:835$900	81:212$500
Commissão de Syndicancia	—	132$400	132$400
Sub-Contadoria Seccional	—	1:251$200	1:251$200
	660:842$600	182:834$300	843:676$900
1.ª Divisão (Administração Central)			
Administração	390:543$900	13:102$800	403:646$700
Inspectoria da Receita	1.847:293$000	76:467$600	1.923:760$600
Inspectoria da Despesa	431:772$300	21:931$500	453:703$800
Inspectoria do Thesouro	374:813$500	14:419$200	389:232$700
Inspectoria da Estatistica	321:952$900	121:753$000	443:705$900
Inspectoria Commercial	82:625$300	8:655$500	91:280$800
Inspectoria Administrativa de Materiaes	922:761$500	129:122$300	1.051:883$800
Inspectoria Technica de Materiaes	85:023$500	15:356$500	100:380$000
Junta Medica	46:641$600	2:049$000	48:690$600
Secção Industrial	—	160:850$800	160:850$800
Contadoria Central Ferroviaria	—	272:003$000	272:003$000
	4.503:427$500	835:711$200	5.339:138$700
2.ª Divisão (Trafego)			
Administração	1.056:123$500	—	1.056:123$500
1.ª Inspectoria do Trafego	17.079:627$100	1.451:516$200	18.531:143$300
2.ª Inspectoria do Trafego	3.968:551$500	509:104$600	4.477:656$100
3.ª Inspectoria do Trafego	3.956:443$900	674:384$100	4.630:828$000
4.ª Inspectoria do Trafego	2.911:743$200	227:310$100	3.139:053$300
A transportar	28.972:488$200	[illegible]	[illegible]

Transporte	28.972:489$200	2.862:315$000	31.834:804$200
5.ª Inspectoria do Trafego	3.246:926$700	515:223$200	3.762:149$900
6.ª Inspectoria do Trafego	861:807$500	71:080$300	932:887$800
7.ª Inspectoria do Trafego	783:479$900	92:783$900	876:263$800
8.ª Inspectoria do Trafego	3.180:942$100	294:245$200	3.475:187$300
9.ª Inspectoria do Trafego	1.359:832$700	150:544$200	1.510:376$900
Inspectoria de Reclamações	234:402$900	19$000	234:421$900
Inspectoria de Materiaes	86:350$000	12$600	86:362$600
Arrecadação	—	89:534$000	89:534$000
Serviço Chronometrico	32:712$300	—	32:712$300
Usina de gaz	168:620$300	364:956$700	533:577$000
Lavanderia	56:104$700	14:647$700	70:752$400
Estrada de Ferro Therezopolis	209:393$800	—	209:393$800
	39.193:062$100	4.455:361$800	43.648:423$900
3.ª Divisão (Linha).			
Administração	4.481:458$700	1.920:120$100	6.401:578$800
Policia e Guarda da Linha	2.242:543$200	27:495$500	2.270:038$700
Conservação Ordinaria	16.114:648$000	4.801:455$300	20.916:103$300
Conservação Extraordinaria	1.953:547$100	6.536:578$600	8.490:125$700
	24.792:197$000	13.285:649$500	38.077:846$500
4.ª DIVISÃO (Locomoção)			
Administração Geral:			
Administração Superior	468:828$200	4:850$300	473:678$500
Escriptorio Central	952:555$200	50:920$900	1.003:476$100
Posto Medico	—	5:903$500	5:903$500
Escola, Museu e Bibliotheca	10:508$000	1:168$100	11:676$100
	1.431:891$500	62:842$800	1.494:734$200
Officinas:			
Reparação de material rodante	6.367:808$300	6.400:907$500	12.768:715$800
Conservação de material rodante	3.430:747$500	4.876:198$000	8.306:945$500
Conservação de Officinas	900:116$800	940:361$800	1.840:478$600
Serviço auxiliar das officinas	1.785:115$200	2.155:450$900	3.940:566$100
Desp. Comp. Officinas e armazens	3.883:972$900	1.263:888$200	5.147:861$100
Administração das Officinas	1.071:463$700	40:494$200	1.111:957$900
	17.439:224$400	15.677:300$600	33.116:525$000
Tracção:			
Serviço da Tracção a vapor	7.904:994$700	28.208:240$900	36.113:235$600
Serviço auxiliar da Tracção	4.218:830$100	2.266:405$500	6.485:235$600
Despesas complementares da Tracção	1.106:593$500	20:583$500	1.127:177$000
Administração das Inspectorias	858:758$200	77:608$200	936:366$400
	14.089:176$500	30.572:838$100	44.662:014$600
TOTAL	32.960:292$300	46.312:981$500	79.273:273$800

(Periodo de Janeiro a Março de 1934)	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Direcção Geral:			
Directoria	32:468$000	20:826$400	53:294$400
Secretaria	114:403$500	13:060$700	127:464$200
Commissão de Electrificação	24:466$400	7:805$200	32:271$600
Sub-Contadoria Seccional	—	752$600	752$600
	171:337$900	42:444$900	213:782$800
1.ª Divisão (Administração Central)			
Administração	101:724$100	2:575$300	104:299$400
Inspectoria da Receita	447:006$600	26:975$000	473:981$600
Inspectoria da Despesa	116:333$100	4:356$700	120:689$800
Inspectoria do Thesouro	101:436$900	2:408$500	103:845$400
Inspectoria de Estatistica	131:299$600	188:513$000	319:812$600
Inspectoria Commercial	21:722$900	422$400	22:145$300
Inspectoria Administrativa de Materiaes	232:170$200	21:090$900	253:261$100
Inspectoria Technica de Materiaes	21:513$600	4:399$500	25:913$100
Junta Medica	15:269$200	3:897$500	19:166$700
Secção Industrial	—	46:454$900	46:454$900
Contadoria Central Ferroviaria	—	67:800$000	67:800$000
	1.188:476$200	368:893$700	1.557:369$900
2.ª Divisão (Trafego)			
Administração	279:643$500	3:578$900	283:222$400
1.ª Inspectoria do Trafego	4.155:937$200	322:587$500	4.478:524$700
2.ª Inspectoria do Trafego	977:609$800	136:272$100	1.113:881$900
3.ª Inspectoria do Trafego	999:209$400	171:209$000	1.170:418$400
4.ª Inspectoria do Trafego	713:582$400	58:765$500	772:347$900
5.ª Inspectoria do Trafego	818:991$200	153:363$400	972:354$600
6.ª Inspectoria do Trafego	212:932$200	22:208$900	235:141$100
7.ª Inspectoria do Trafego	193:397$600	50:324$700	243:722$300
8.ª Inspectoria do Trafego	908:219$700	78:463$100	986:682$800
9.ª Inspectoria do Trafego	319:555$400	28:554$200	348:109$600
Inspectoria de Reclamações	65:718$200	—	65:718$200
Inspectoria de Materiaes	21:379$700	—	21:379$700
Arrecadação	—	19:460$900	19:460$900
Usina de Gaz	41:714$800	99:280$500	140:995$300
Lavanderia	14:852$900	4:827$300	19:680$200
Estrada de Ferro Therezopolis	47:168$200	—	47:168$200
	9.769:912$200	1.148:896$000	10.918:808$200
3.ª Divisão (Linha)			
Administração	1.168:834$200	613:713$200	1.782:547$400
Policia e Guarda da Linha	510:082$900	6:666$800	516:749$800
Conservação Ordinaria	4.082:155$500	1.575:761$400	5.657:916$900
Conservação Extraordinaria	616:605$300	1.944:458$200	2.561:063$400
	6.377:677$900	4.140:599$600	10.518:277$500

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
4.ª Divisão (Locomoção)			
Administração Geral:			
Administração Superior	93:761$300	1:805$400	95:566$700
Escriptorio Central	168:624$300	8:084$700	176:709$000
Posto Medico	—	579$500	579$500
Escola, Museu e Bibliotheca	2:582$000	120$700	2:702$700
	264:967$600	10:590$300	275:557$900
Officinas			
Reparação de Material rodante	1.317:428$200	2.482:519$500	3.799:947$700
Conservação de material rodante	917:520$800	1.159:527$500	2.077:048$300
Conservação de Officinas	236:359$900	182:192$700	418:552$600
Serviço Auxiliar de Officinas	352:519$900	361:802$300	714:322$200
Despesa Comp. Officinas e armazens	1.083:134$900	63:383$800	1.146:518$700
Administração das Officinas	277:936$300	8:357$200	286:293$500
	4.184:900$000	4.257:783$000	8.442:683$000
Tracção			
Serviço da Tracção a Vapor	2.137:036$200	5.835:979$400	7.973:015$600
Serviço auxiliar da Tracção	1.025:130$800	661:871$200	1.687:002$000
Despesas complementares daTracção	257:269$100	—	257:269$100
Administração das Inspectorias	208:804$000	12:422$300	221:226$300
	3.628:240$100	6.510:272$900	10.138:513$000
TOTAL	8.078:107$700	10.778:646$200	18.856:753$900
RESUMO			
Direcção Geral			
Janeiro a Dezembro de 1933	660:842$600	182:834$300	843:676$900
Janeiro a Março de 1934	171:337$900	42:444$900	213:782$800
	832:180$500	225:279$200	1.057:459$700
1.ª Divisão			
Janeiro a Dezembro de 1933	4.503:427$500	835:711$200	5.339:138$700
Janeiro a Março de 1934	1.188:476$200	368:893$700	1.557:369$900
	5.691:903$700	1.204:604$900	6.896:508$600
Menos: — Differenças de cambio	—	5:125$900	5:125$900
	5.691:903$700	1.199:479$000	6.891:382$700
2.ª Divisão			
Janeiro a Dezembro de 1933	39.193:062$100	4.455:361$800	43.648:423$900
Janeiro a Março de 1934	9.769:912$200	1.148:896$000	10.918:808$200
Differenças de cambio	—	3:578$900	3:578$900
	48.962:974$300	5.607:836$700	54.570:811$000

3.ª Divisão (Linha)	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Janeiro a Dezembro de 1933	24.792:197$000	13.285:649$500	38.077:846$500
Janeiro a Março de 1934	6.377:677$000	4.140:599$000	10.518:277$500
	31.169:874$000	17.426:249$100	48.596:124$000
Menos: — Differenças de cambio	125:949$000	1.303:667$600	1.429:616$600
	31.043:925$000	16.122:581$500	47.166:507$400
4.ª Divisão (Locomoção)			
Janeiro a Dezembro de 1933	32.960:292$300	46.312:981$500	79.273:273$800
Janeiro a Março de 1934	8.078:107$700	10.778:646$200	18.856:753$900
Differenças de cambio	—	1.412:342$700	1.412:342$700
	41.038:400$000	58.503:970$400	99.542:370$400
Custeio para terceiros			
1.ª Divisão	—	496:606$200	496:606$200
3.ª Divisão	54:304$400	50:714$800	105:019$200
4.ª Divisão	78:540$900	511:637$500	590:178$400
	132:845$300	1.058:958$500	1.191:803$800
Contribuição de 1,5% sobre a renda para a caixa de Aposentadoria e Pensões	—	3.772:920$900	3.772:920$900
Reclamações por faltas e avarias	—	203:497$400	203:497$400
TOTAL GERAL	127.702:229$700	86.694:523$600	214.396:753$300
IV — DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES			
Agentes Pagadores	—	—	8.960:118$700
Verba 23.ª — Ministerio da Fazenda	—	1.541:409$300	—
Menos: — Material deste anno	—	379:664$300	1.161:745$000
Material Rodante — Ajustes	—	—	3.732:319$700
Folhas de pessoal da 3.ª Divisão pagas neste anno, cujos serviços foram prestados em 1932	—	—	219:583$100
Material recebido por antecipação pela 4.ª Divisão em annos anteriores, cujo pagamento foi effectuado neste anno	—	—	233:457$700
	—	—	14.307:224$200

V — VARIAÇÕES PATRIMONIAES

ESPECIFICAÇÃO	Divisão	Inventario em 31-12-1932	Augmento	Diminuição	Inventario em 31-3-1934
1 PROPRIOS NACIONAES					
Predios	3.ª	34:426:780$400	—	—	34.426:780$400
Fazendas	»	452:000$000	—	—	452:000$000
Pedreiras	»	375:485$000	—	—	375:485$000
Aguades	»	205:800$000	—	—	205:800$000
Terrenos	»	525:992$400	—	—	525:992$400
		35.986:057$800	—	—	35.986:057$800
2 ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS					
Estações e dependencias	3.ª	40.957:826$700	—	—	40.957:826$700
Installações e accessorios	»	990:130$500	49:777$800	—	1.039:908$300
		41.947:957$200	49:777$800	—	41.997:735$000
3 VIA PERMANENTE					
Linha	3.ª	509.663:446$700	—	—	509.663:446$700
Obras de arte:					
Viadutos	»	4.736:952$200	—	—	4.736:952$200
Pontes	»	29.851:045$700	—	—	29.851:045$700
Pontilhões	»	4.352:490$400	—	—	4.352:490$400
Fossos	»	44:229$800	—	—	44:229$800
Bueiros e drenos	»	28.425:358$800	—	—	28.425:358$800
Vallas, valletas, etc	»	393:937$700	—	—	393:937$700
Passagens superiores	»	2.462:953$100	—	—	2.462:953$100
Passagens inferiores	»	1.451:722$300	—	—	1.451:722$300
Tunneis	»	33.356:438$600	—	—	33.356:438$600
Muros e cercas	»	6.926:118$200	—	—	6.926:118$200
Caixas d'agua	»	3.022:079$400	—	—	3.022:079$400
Apparelhos Saxby	»	1.712:880$000	—	—	1.712:880$000
Obras em andamentos:					
Linhas e Obras de arte	3.ª	61.362:254$200	8.639:237$800	—	70.001:492$000
Desapropriações	»	1.752:266$700	—	—	1.752:266$700
Reflorestamento	»	2.056:672$000	325:023$000	—	2.381:695$000
Obras projectadas	»	242:001$700	—	—	242:001$700
		691.812:847$500	8.964:260$800	—	700.777:108$300

CONTINUAÇÃO

ESPECIFICAÇÃO	Divisão	Inventario em 31-12-1932	Augmento	Diminuição	Inventario em 31-3-1934
4 INSTALLAÇÕES TELEGRAPHICAS					
Train dispatching	3.ª	2.520:706$600	—	—	2.520:706$600
Installações	»	6.394:647$700	1.935:829$100	—	8.330:476$800
Cabines	»	15.174:386$700	—	—	15.174:386$700
		24.089:741$000	1.935:829$100	—	26.025:570$100
5 USINAS E OFFICINAS					
Edificios	3.ª	23.596:079$300	—	—	23.596:079$300
Installações diversas:					
2.ª Divisão	2.ª	43:652$600	—	8:514$200	35:138$400
4.ª Divisão	4.ª	3.793:498$900	—	414:720$900	3.378:778$000
Machinas fixas:					
1.ª Divisão	1.ª	762:662$700	20:227$600	—	782:890$300
2.ª Divisão	2.ª	110:863$000	—	110:863$000	—
3.ª Divisão	3.ª	537:046$700	—	—	537:046$700
4.ª Divisão	4.ª	18.453:746$500	830:197$900	—	19.283:944$400
Machinas portateis e ferramentas:					
1.ª Divisão	1.ª	684:796$700	137:995$500	—	822:792$200
2.ª Divisão	2.ª	75:196$000	—	1:500$000	73:696$000
3.ª Divisão	3.ª	1.228:978$700	205:384$200	—	1.434:362$900
4.ª Divisão	4.ª	3.082:202$900	—	256:064$600	2.826:138$300
Obras não especificadas:					
4.ª Divisão	4.ª	166:180$800	—	6:604$700	159:576$100
Stock de Materiaes:					
1.ª Divisão	1.ª	4:447$500	—	1:658$600	2:788$900
2.ª Divisão	2.ª	203:452$400	63:203$400	—	266:655$800
3.ª Divisão	3.ª	5:017$900	5:496$000	—	10:513$900
Obras em andamento:					
1.ª Divisão	1.ª	127:897$300	1:131$800	—	129:029$100
3.ª Divisão	3.ª	3.716:074$000	—	1.175:521$700	2.540:552$300
4.ª Divisão	4.ª	3.150:617$300	298:995$700	—	3.449:613$000
		59.742:411$200	1.562:632$100	1.975:447$700	59.329:595$600

ESPECIFICAÇÃO	Divisão	Inventario em 31-12-1932	Augmento	Diminuição	Inventario em 31-3-1934
6 MATERIAL RODANTE					
Locomotivas B L	4.ª	39.641:725$000	—	40:000$200	39.601:724$800
Locomotivas B E	»	19.441:210$300	2.819:554$700	—	22.260:765$000
Carros de passageiros B L	»	38.473:556$800	—	47:999$900	38.425:556$900
Carros de passageiros B E	»	14.371:463$700	1.873:290$200	—	16.244:753$900
Vagões B L	»	39.359:358$400	—	907:787$700	38.451:570$700
Vagões B E	»	11.957:075$800	300:732$200	—	12.257:808$000
Guindastes	»	420:815$400	1.112:906$500	—	1.533:721$900
Automotrizes B L	»	2.052:000$000	—	—	2.052:000$000
Automotrizes B E	»	2.895:623$600	—	—	2.895:623$600
Automoveis de linha de trolys	3.ª	1.189:107$200	11:500$000	—	1.200:607$200
		169.801:936$200	6.117:983$600	995:787$800	174.924:132$000
7 MATERIAL EM STOCK					
Almoxarifados	1.ª	8.728:716$500	—	3.083:993$000	5.644:723$500
2.ª Divisão	2.ª	1.059:573$100	284:277$900	—	1.343:851$000
3.ª Divisão	3.ª	15.641:672$400	607:851$300	—	16.249:523$700
4.ª Divisão	4.ª	29.759:546$600	—	3.010:718$200	26.748:828$400
		55.189:508$600	892:129$200	6.094:711$200	49.986:926$600
8 MATERIAL RODANTE — AJUSTES					
Locomotivas B L	4.ª	16.742:730$400	—	—	16.742:730$400
Locomotivas B E	»	4.564:292$400	—	—	4.564:292$400
Carros B L	»	9.557:049$500	3.477:620$900	—	13.034:670$400
Carros B E	»	18.892:834$600	—	—	18.892:834$600
Vagões B L	»	6.694:234$000	—	—	6.694:234$000
Guindastes B L	»	3.719:745$500	131:633$000	—	3.851:378$500
Guindastes B E	»	1.718:345$200	73:129$000	—	1.791:474$200
Carros Well B L	»	209:219$200	8:775$000	—	217:994$200
Alferidor de balanças	»	230:879$800	8:775$000	—	239:654$800
Apparelhos Simplex	»	462:879$100	17:555$000	—	480:434$100
Carros Dynamometros	»	1.301:033$400	52:653$000	—	1.353:686$400
		64.093:243$100	3.770:140$900	—	67.863:384$000
9 MOVEIS E UTENSILIOS					
1.ª Divisão	1.ª	1.805:664$300	161:045$900	—	1.966:710$200
2.ª Divisão	2.ª	2.309:891$400	639:919$200	—	2.949:810$600
3.ª Divisão	3.ª	1.602:111$200	509:978$900	—	2.112:090$100
4.ª Divisão	4.ª	4.059:902$900	72:574$900	—	4.132:477$800
		9.777:569$800	1.383:518$900	—	11.161:088$700

Fim

ESPECIFICAÇÃO	Divi-ão	Inventario em 31-12-1932	Augmento	Diminuição	Inventario em 31-3-1934
10 LIVROS E INSTRUMENTOS DE ENGENHARIA					
1.ª Divisão	1.ª	25:314$000	7:186$500	—	32:500$500
3.ª Divisão	3.ª	214:303$000	—	—	214:303$000
4.ª Divisão	4.ª	11:144$000	—	—	11:144$000
		250:761$000	7:186$500	—	257:947$500
11 MATERIAL ENCOSTADO					
1.ª Divisão	1.ª	809$500	3:058$100	—	3:867$600
12 MATERIAL EM TRANSITO					
1.ª Divisão	1.ª	33:606$200	—	30:720$200	2:886$000
2.ª Divisão	2.ª	286:076$900	208:345$900	—	494:422$800
3.ª Divisão	3.ª	2.483:849$100	2.631:427$500	—	5.115:276$600
4.ª Divisão	4.ª	6.923:878$100	1.237:364$000	—	8.161:242$100
		9.727:410$300	4.077:137$400	30:720$200	13.773:827$500
13 SEMOVENTES					
3.ª Divisão	3.ª	3:340$000	—	—	3:340$000
14 VEHICULOS					
1.ª Divisão	1.ª	392:442$900	—	121:488$200	270:954$700
15 BENS A CARGO DE TERCEIROS					
1.ª Divisão	1.ª	591:031$800	—	—	591:031$800
2.ª Divisão	2.ª	127:417$800	—	—	127:417$800
4.ª Divisão	4.ª	2.569:541$800	140:516$600	—	2.710:058$400
		3.287:991$400	140:516$600	—	3.428:508$000
16 MATERIAL FLUCTUANTE					
3.ª Divisão	3.ª	5:976$700	—	—	5:976$700
17 RESPONSABILIDADES A APURAR					
2.ª Divisão	2.ª	939$000	23:858$200	—	24:797$200
3.ª Divisão	3.ª	878$500	988$900	—	1:867$400
4.ª Divisão	4.ª	44:698$200	1:523$700	—	46:221$900
		46:515$700	26:370$800	—	72:886$500
TOTAL GERAL		1.166.156:519$900	28.930:541$800	9.218:155$100	1.185.868:906$600

CUSTEIO INDUSTRIAL DOS SERVIÇOS NOS EXERCICIOS DE 1900 A 1933-34

Quadro n.º 13

EXERCICIOS	1.ª Divisão Administração	2.ª Divisão Trafego	3.ª Divisão Linha	4.ª DIVISÃO		Totaes (2)
				Tracção (1)	Officinas	
1900	963:912$579	8.550:592$974	6.615:244$432	6.882:425$793	4.241:543$390	27.253:719$168
1905	1.069:058$744	9.204:976$170	7.518:226$412	7.251:241$160	4.187:317$138	29.230:819$624
1910	1.428:681$542	12.953:689$692	8.667:335$412	9.782:110$619	6.373:900$497	39.205:717$762
1915	3.111:095$626	17.065:897$565	9.612:312$338	18.281:973$463	8.183:429$940	56.254:709$432
1920	3.053:148$066	23.305:224$725	16.960:571$994	42.024:078$266	15.042:569$178	100.385:592$229
1921	3.431:451$615	24.717:194$501	18.474:252$097	47.621:773$829	17.549:146$485	111.793:818$527
1922	3.706:899$697	29.137:555$568	25.190:239$763	30.625:982$550	19.284:554$486	107.945:232$064
1923	3.838:420$089	32.057:436$737	22.254:898$859	36.495:155$709	23.209:087$722	117.854:999$116
1924	4.229:724$311	34.634:412$997	23.745:402$593	42.787:801$854	25.911:251$513	131.308:593$268
1925	4.767:883$836	38.745:075$956	28.816:506$299	42.975:687$712	30.811:463$539	146.116:617$342
1926	4.983:864$214	43.489:980$209	34.768:325$782	47.323:353$883	33.131:003$401	163.996:527$489
1927	6.987:101$531	47.406:974$060	41.739:384$442	63.925:318$415	40.320:943$307	199.609:721$755
1928	7.243:977$429	47.298:782$034	39.661:806$389	51.693:376$849	37.252:192$429	183.150:135$130
1929	9.038:598$449	51.860:938$257	38.299:400$481	43.456:674$146	38.471:934$190	181.127:545$523
1930	9.526:668$354	52.276:246$620	38.883:097$630	46.870:182$153	37.600:585$410	185.156:780$065
1931 (3)	7.265:965$347	48.907:271$246	34.146:089$208	44.180:059$084	36.039:691$326	170.539:076$211
1932 (4)	6.438:255$490	43.836:053$202	34.792:131$839	46.282:853$822	30.058:378$018	161.407:672$371
1933-34	7.948:842$400	54.570:811$000	47.166:507$400	56.391:844$900	43.150:525$500	209.228:531$200

(1) — Inclusive as baixas de material rodante.

(2) — Excluidas as despesas de obras para terceiros, as de custeio administrativo da 6.ª Divisão e as de contribuição para a Caixa de Aposentadoria e Pensões.

(3) — Inclusive a Estrada de Ferro Rio d'Ouro.

(4) — Inclusive a Estrada de Ferro Therezopolis.

MOVIMENTO PATRIMONIAL

RESUMO DO BALANÇO DO ACTIV

ACTIVO

	TITULOS	1932	1933-34
1	Proprios Nacionaes	35.986:057$800	35.986:057$80
2	Estações e Postos Telegraphicos	41.947:957$200	41.997:735$00
3	Via Permanente	691.812:847$500	700.777:108$30
4	Estações Telegraphicas	24.089:741$000	26.025:570$10
5	Usinas e Officinas	59.742:411$200	59.329:595$60
6	Material Rodante	169.801:936$200	174.924:132$00
7	Material Rodante — Ajuste	64.093:243$100	67.863:384$00
8	Material em Stock	55.189:508$600	49.986:926$60
9	Moveis e Utensilios	9.777:569$800	11.161:088$70
10	Livros e Instrumentos de Engenharia	250:761$000	25 :947$50
11	Material Encostado (Socata)	809$500	3:867$60
12	Material em Transito	9.727:410$300	13.773:827$50
13	Semoventes	3:340$000	3:340$00
14	Vehiculos	392:442$900	270:954$70
15	Bens a Cargo de Terceiros	3.287:991$400	3.428:508$00
16	Material Fluctuante	5:976$700	5:976$70
17	Responsabilidades a apurar	46:515$700	72:886$50
18	Devedores Diversos	5.699:200$947	6.152:170$90
19	Valores Pertencentes á União	1.715:560$000	3:285$00
20	Bens Patrimoniaes da Estrada de Ferro Rio d'Ouro	1.153:615$933	1.153:615$90
21	Bens Patrimoniaes da Estrada de Ferro Therezopolis	17.226:824$887	11.7 6:769$70
22	Estações c/ de Caixa	95:443$800	76:179$20
23	Renda em Transito	—	1.016:637$20
24	Caixa	—	708:094$30
		1.192.047:165$467	1.206.775:658$80
	CONTAS DE COMPENSAÇÃO		
25	Contas Correntes — Renda a Liquidar	1.820:303$035	1.943:399$80
26	Caixa de Depositos e Cauções Titulos	2.603:337$000	2.499:243$80
	TOTAL	1.196.470:805$502	1.211.218:302$40

E PASSIVO DE 1932 E 1933-34

Quadro n.º 14

PASSIVO

TITULOS	1932	1933-34
1 Thesouro Nacional, c/ de Patrimonio	1.166.825:772$506	1.184.480:972$800
2 Credores diversos	25.221:392$961	22.294:686$000
	1.192.047:165$467	1.206.775:658$800
CONTAS DE COMPENSAÇÃO		
3 Renda a Liquidar	1.820:303$035	1.943:399$800
4 Depositos e Cauções em Titulos	2.603:337$000	2.499:243$800
TOTAL	1.196.470:805$502	1.211.218:302$400

Quadro n.º 15

BALANÇO DO ACTIVO E PASSIVO

ACTIVO

I — PROPRIOS NACIONAES

Predios		34.426:780$400	
Fazendas		452:000$000	
Pedreiras		375:485$000	
Aguadas		205:800$000	
Terrenos		525:992$400	35.986:057$800

II — ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS

Estações e dependencias		40.957:826$700	
Installações e accessorios		1.039:908$300	41.997:735$000

III — VIA PERMANENTE

Linha		509.663:446$700	
Obras de arte:			
Viaductos	4.736:952$200		
Pontes	29.851:045$700		
Pontilhões	4.352:490$400		
Fossos	44:229$800		
Boeiros e drenos	28.425:358$800		
Vallas, valletas etc.	393:937$700		
Passagens superiores	2.462:953$100		
Passagens inferiores	1.451:722$300		
Tunneis	33.356:438$600		
Muros e cercas	6.926:118$200		
Caixas dagua	3.022:079$400		
Apparelho Saxby	1.712:880$000	116.736:206$200	
Obras em andamento:			
Linhas e obras de arte	70.001:492$000		
Desapropriações	1.752:266$700		
Reflorestamento	2.381:695$000		
Obras projectadas	242:001$700	74.377:455$400	700.777:108$300

IV — INSTALLAÇÕES TELEGRAPHICAS

Train dispatching		2.520:706$600	
Installações		8.330:476$800	
Cabines		15.174:386$700	26.025:570$100

V — USINAS E OFFICINAS

Edificios		23.596:079$300	
Installações diversas:			
2.ª Divisão	35:138$400		
4.ª Divisão	3.378:778$000	3.413:916$400	
Machinas fixas:			
1.ª Divisão	782:890$300		
3.ª Divisão	537:046$700		
4.ª Divisão	19.283:944$400	20.603:881$400	
Machinas portateis e ferramentas:			
1.ª Divisão	822:792$200		
2.ª Divisão	73:696$000		
3.ª Divisão	1.434:362$900		
4.ª Divisão	2.826:138$300	5.156:989$400	
A transportar		52.770:866$500	804.786:471$200

Transporte		52.770:866$500	804.786:471$20
Obras não especificadas:			
4.ª Divisão		159:576$100	
Stock de materiaes:			
1.ª Divisão	2:788$900		
2.ª Divisão	266:655$800		
3.ª Divisão	10:513$900	279:958$600	
Obras em andamento:			
1.ª Divisão	129:029$100		
3.ª Divisão	2.540:552$300		
4.ª Divisão	3.449:613$000	6.119:194$400	59.329:595$60
VI — MATERIAL RODANTE			
Locomotivas B L		39.601:724$800	
Locomotivas B E		22.260:765$000	
Carros passageiros B L		38.425:556$900	
Carros passageiros B E		16.244:753$900	
Vagões B L		38.451:570$700	
Vagões B E		12.257:808$000	
Guindastes		1.533:721$900	
Automotrizes B L		2.052:000$000	
Automotrizes B E		2.895:623$600	
Automoveis de linha e trolys		1.200:607$200	174.924:132$00
VII — MATERIAL EM STOCK			
Almoxarifados		5.644:723$500	
2.ª Divisão		1.343:851$000	
3.ª Divisão		16.249:523$700	
4.ª Divisão		26.748:828$400	49.936:926$60
VIII — MATERIAL RODANTE — AJUSTES			
Locomotivas B L		16.742:730$400	
Locomotivas B E		4.564:292$400	
Carros de passageiros B L		13.034:670$400	
Carros de passageiros B. E		18.892:834$600	
Vagões B L		6.694:234$000	
Guindastes B L		3.851:378$500	
Guindastes B E		1.791:474$200	
Carros Well B L		217:994$200	
Alferidor de balanças		239:654$800	
Apparelhos Simplex		480:434$100	
Carros Dynamometros		1.353:686$400	67.863:384$00
IX — MOVEIS E UTENSILIOS			
1.ª Divisão		1.966:710$200	
2.ª Divisão		2.949:810$600	
3.ª Divisão		2.112:090$100	
4.ª Divisão		4.132:477$800	11.161:088$70
X — LIVROS E INSTRUMENTOS DE ENGENHARIA			
1.ª Divisão		32:500$500	
3.ª Divisão		214:303$000	
4.ª Divisão		11:144$000	257:947$50
XI — MATERIAL ENCOSTADO			
1.ª Divisão			3:867$60
XII — MATERIAL EM TRANSITO			
1.ª Divisão		2:886$000	
2.ª Divisão		494:422$800	
3.ª Divisão		5.115:276$600	
4.ª Divisão		8.161:242$100	13.773:827$50
A transportar			1.181.937:240$70

Transporte		1.181.987:240$700
XIII — SEMOVENTES		
Divisão		3:340$000
XIV — VEHICULOS		
Divisão		270:954$700
XV — BENS A CARGO DE TERCEIROS		
Divisão	591:031$800	
Divisão	127:417$800	
Divisão	2.710:058$400	3.428:508$000
XVI — MATERIAL FLUCTUANTE		
Divisão		5:976$700
XVII — RESPONSABILIDADES A APURAR		
Divisão	24:797$200	
Divisão	1:867$400	
Divisão	46:221$900	72:886$500
XVIII — DIVERSOS RESPONSAVEIS, C/ ANTIGA		
esdobramento n.º 1		2.362:230$400
XIX — DIVERSOS RESPONSAVEIS, C/ PATRIMONIO		
lem n.º 2		2.088:650$600
XX — MATERIAL, C/ DE PERMUTA		
lem n.º 3		40:450$100
XXI — CONTAS CORRENTES		
lem n.º 4		360:946$000
XXII — VALORES PERTENCENTES A' UNIÃO		
aldo desta conta		3:285$000
XXIII — BENS PATRIMONIAES DA E. F. RIO D'OURO		
lem, idem		1.153:615$900
XXIV — BENS PATRIMONIAES DA E. F. THEREZOPOLIS		
lem, idem		11.796:769$700
XXV — ESTAÇÕES C/ DE CAIXA		
dem, idem		76:179$200
XXVI — RENDA EM TRANSITO		
dem, idem		1.016:637$200
XXVII — DEVEDORES POR ACQUISIÇÃO DE PREDIOS A' UNIÃO		
dem, idem		299:893$800
XXVIII — CAIXA		
dem, idem		708:094$300
		1.206.775:658$800
CONTAS DE COMPENSAÇÃO		
Caixa de Depositos e Cauções em Titulos		2.499:243$800
Contas Correntes — Rendas a Liquidar		1.943:399$800
		1.211.218:302$400

PASSIVO

THESOURO NACIONAL, C/ DE PATRIMONIO	
Saldo desta conta	1.184.480:972$
FORNECEDORES DE MATERIAL RODANTE — AJUSTE	
Desdobramento n.º 5	461:160$0
FORNECIMENTOS A PAGAR	
Desdobramento n.º 6	828:098$7
PESSOAL A PAGAR	
Idem, n.º 7	3.856:557$5
MATERIAL,C/ DE PERMUTA	
Idem, n.º 8	19:113$4
DEPOSITOS DE DIVERSAS ORIGENS	
Idem, n.º 9	9.167:669$0
DEPOSITOS — RESTOS A PAGAR	
Idem, n.º 10	1:628$5
CONTAS CORRENTES T. M.	
Idem, n.º 11	930:677$2
CONSIGNAÇÕES	
Idem, n,º 12	2.348:539$6
ANTECIPAÇÃO DE MATERIAL	
Saldo desta conta	1.758:634$3
CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES, C/ CONTRIBUIÇÃO DA CENTRAL	
Saldo desta conta	2.922:607$3
	1.206.775:658$8
CONTAS DE COMPENSAÇÃO	
Depositos e Cauções em Titulos	2.499:243$8
Contas Correntes — R. a Liquidar	1.934:399$8
	1.211:218:302$40

1 — DIVERSOS RESPONSAVEIS, C/ ANTIGA

ia. União Sorocabana	236:770$300
. Ferro Leopoldina — Antiga	80:720$500
ova E. F. Juiz de Fóra a Piáu	683:964$400
he Leopoldina Railway C.º Ltd.	31:826$900
amara Municipal do E. de Minas	2:030$500
stado de Matto Grosso	6:364$300
refeitura do Districto Federal	525:733$000
ep de Aguas e O. Publicas S Paulo	100$600
enda a Cobrar	778:289$000
ento Martins de Sá	2:533$900
ia. Sanatorio de Barbacena	4:972$600
ia. Brasil de Carbureto de Calcio	2:109$300
dmundo Costa	472$000
rancisco Pereira (Dr.)	1:303$100
	2.362:230$400

2 — DIVERSOS RESPONSAVEIS, C/ DE PATRIMONIO

arlos Porfirio de Andrade Ramos	1.ª Div.	1:085$000
lavio Falcão	1.ª Div.	6:028$200
brahão Canuto Alves	2.ª Div.	650$000
ia. Mineração Brasil. "Cobrasil"	3.ª Div.	126:424$200
lfredo Hemeterio V. Magalhães	3.ª Div.	212:924$300
urval Tavares de Albuquerque	»	3:127$700
orge de Oliveira Tinoco	»	971:990$600
uiz Ramos Quitito	»	317:734$300
ry K. de Assis	»	309:366$200
Mario Cabral	»	252:161$200
gerino de Moraes Maciel	4.ª Div.	39:817$100
guinaldo Vieira Machado	»	16:980$100
lfredo de Freitas Guimarães	»	20:431$800
lipio J. Ferreira	»	5$500
ntonio Torres de Araujo	»	2:694$700
enjamim Collares Carreira	»	84:475$700
ento da Silva Benevides	»	27:687$400
ernardino Manoel de Freitas	»	50:979$000
astão Baptista Pereira	»	225:944$200
ilario Soller Peçanha da Silva	»	12:089$900
oão Simões de Oliveira	»	16:703$700
uiz Pereira Barboza	»	72:548$400
Manoel de Andrade Ribeiro	»	38:219$000
estor de A. Ribeiro	»	678$700
rlandino Cesar Fernandes	»	5:591$700
aul Barbosa de Sá	»	108$400
Valdemar Paes	»	3:756$700
ntonio Torres de Araujo	»	268:446$900
		3.088:650$600

3 — MATERIAL, C/ DE PERMUTA

4.ª Divisão

rajano de Medeiros & Cia.	14:333$300
. Thun & Cia.	61$500
ede de Viação Sul Mineira	7:575$300
de Magalhães & Cia.	18:384$600
ibeiro Costa e Cia.	95$400
	40:450$100

4 — CONTAS CORRENTES

stado de São Paulo	15:511$300
Contas Correntes Trofego Mutuo:	
ão Paulo Railway C.º	345:434$700
	360:946$000

5 — FORNECEDORES DE MATERIAL RODANTE — AJUSTE

. A. Railway Equipment C.º of Brasil	461:160$000

6 — FORNECIMENTOS A PAGAR

Fornecedores de 1923		4:672$20
» » 1924		74:995$10
» » 1925		11:929$60
» » 1926		194:367$30
» » 1927		130:937$50
» » 1928		17:344$20
» » 1929		79:469$30
» » 1930		314:383$50
		828:098$70

7 — PESSOAL A PAGAR

2.ª Divisão		1.218:451$90
3.ª Divisão		1.405:490$90
4.ª Divisão		1.232:614$70
		3.856:557$50

8 — MATERIAL, C/ DE PERMUTA

Cia. Brasil, de Material Rodante		12:540$70
Fonseca Almeida & Cia		6:572$70
		19:113$40

9 — DEPOSITOS DE DIVERSAS ORIGENS

Impostos p/c de Terceiros:		
Estado do Rio de Janeiro	350:067$900	
Estado de Minas Geraes	370:278$000	720:345$90
Gratificações pelos Estados:		
Prefeitura do Districto Federal	3:063$200	
Estado de Minas Geraes	24:542$500	
Estado do Rio de Janeiro	13:987$300	
Estado de São Paulo	36:194$400	77:787$40
Gratificações em Suspenso		11:665$60
Multas abonadas a Empregados:		
Estado do Rio de Janeiro	1:803$400	
Estado de Minas Geraes	593$200	
Prefeitura do Districto Federal	122$700	2:519$30
Depositos para quem de direito		751:683$00
Depositos para Garantias Diversas:		
Cauções de propostas	161:597$900	
Cauções de contractos	57:015$400	
Cauções diversas	291:172$300	
Fiança de carregador	68:800$000	578:585$60
Valores Depositados		767:094$50
Vencimentos não reclamados		121:238$60
Caixa de Aposentadoria e Pensões Ferroviarios		1.811:909$90
Dep. da S. A. Railway Equipment C.º of Brasil		234:360$00
Depositos da E. F. Therezopolis		9:147$90
Vencimentos não reclamados de 1933		4.081:331$30
		9.167:669$00

10 — DEPOSITOS — RESTOS A PAGAR

1923		1:628$50

11 — CONTAS CORRENTES — TRAFEGO MUTUO

Contadoria Central Ferroviaria		893:832$70
Repartição Geral dos Telegraphos		25:241$50
Pestana & Cia		11:603$00
		930:677$20

12 — CONSIGNAÇÕES

ssistencia Judiciaria Ferroviaria	13:967$000
ssociação Auxiliar dos Funccionarios	24:567$000
ssociação B. Carioca	21:615$500
ssociação B. Burocratica	58:437$000
ssociação B. dos Guardas-freios	10:883$000
ssociação B. dos J. da Maritima	3:560$300
ssociação B. dos Praticantes	6:694$900
ssociação Civil e Militar de Beneficencia	13:164$800
ssociação dos Funccionarios P. Civis	8:293$500
ssociação Central de Beneficencia	7:416$000
ssociação Central de Auxilios Mutuos	65:909$900
ssociação dos Servidores Publicos	6:124$000
ssociação Militar do Brasil	202$000
anco do Credito Popular	638$400
anco dos Funccionarios Publicos	719:247$900
rasil Social	17:281$000
anco Central Brasileiro	208$000
aixa Aux. da Classe Telegraphica	3:929$900
aixa Socc. Imm. Empr. Movimento	51:366$600
aixa Economica de B. Horizonte	13:927$700
aixa Economica do Rio de Janeiro	323:859$100
aixa Funeraria da 4.ª Divisão	5:542$800
aixa Geral do Pessoal Jornaleiro	12:604$300
aixa de Aposentadoria e Pensões Ferroviaria	587:414$500
entro B. Civil e Militar	28:550$700
lub Athletico Central	2:356$500
lub dos Funccionarios Publicos	1:401$000
onfederação dos Funccionarios do Brasil	32:791$400
ooperativa Geral do Brasil	3:545$300
ooperativa Militar do Brasil	2:376$700
entro dos Aposentados Federaes	279$000
entro Federal de Auxilios	9:864$500
aixa de Pensões da Imprensa Nacional	23$800
irculo dos Funccionarios Publicos	26:961$000
nstituto Nacional de Previdencia	32:629$500
ontepio dos Servidores do Estado	25:908$300
ociação B. Aux. dos Funccionarios	26:654$000
ociedade B. de F. da Linha	7:041$900
ociedade B. dos F. Publicos	5:795$000
ociedade B. dos Machinistas	8:867$800
ociedade B. dos Funccionarios Federaes	58:862$000
ociedade Unitiva Therezopolis	36$000
yndicato Unitivo dos Ferroviarios	29:257$500
nião dos Funccionarios Publicos	53:741$100
nião dos Funccionarios Civis	284$000
nião dos Servidores Publicos	1:050$000
nião Previsora Ferroviaria	13:407$500
	2.348:539$600

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA "RESULTADO DO ANNO FISCAL"

Janeiro de 1933 a Março de 1934 (15 mezes)

CREDITO

Quadro n.º 16

RENDA INDUSTRIAL			
Passagens	67.849:796$300	—	—
Encommendas	23.960:509$100	—	—
Bagagens	56:106$100	—	—
Animaes	5.562:045$200	—	—
Mercadorias	85.270:963$200	—	—
Telegrammas	160:897$900	—	—
Multas	29:063$100	—	—
Armazenagens	1.023:355$500	—	—
Taxas diversas	4.874:610$300	—	—
Percurso e Estadia e Aluguel de vagões	675:425$100	—	—
Taxa addicional de 10%	12.695:094$600	202.157:866$400	—
RENDA DOS PROPRIOS NACIONAES	—	1.030:428$700	—
RENDA EXTRAORDINARIA			
Indemnisações	485:772$600	—	—
Juros de Capitaes Nacionaes	1:314$600	—	—
Eventuaes	993:196$400	1.480:283$600	—
	—	204.668:578$700	—
PREJUIZO DO ANNO FISCAL	—	9.728:174$600	214.396:753$300

DEBITO

CUSTEIO INDUSTRIAL			
Direcção Geral	1.057:459$700	—	—
1.ª Divisão	6.891:382$700	—	—
2.ª Divisão	54.570:811$000	—	—
3.ª Divisão	47.166:507$400	—	—
4.ª Divisão	99.542:370$400	—	—
Custeio para terceiros	1.191:803$800	210.420:335$000	—
Contribuição de 1,5% da renda p/ Caixa de Aposentadoria e Pensões		3.772:920$900	—
Reclamações	—	203:497$400	214.396:753$300

RESULTADOS DO EXERCICIO

(LUCROS E PERDAS)

RESULTADOS DO EXERCICIO

NOS EXERCICIOS DE

ESPECIFICAÇÃO	1928	1929
CREDITO		
RENDA INDUSTRIAL		
Passagens	54.331:633$265	58.979:501$255
Bagagens	40:884$200	52:530$200
Encommendas	16.504:162$893	17.870:690$725
Animaes	4.429:553$800	4.596:177$700
Mercadorias	82.034:291$925	72.833:645$765
Telegrammas	146:930$501	125:504$484
Armazenagens	982:381$276	1.503:218$199
Multas	—	—
Taxas diversas	1.484:753$090	2.383:578$067
Percentagens diversas	678:059$935	450:820$477
Trens especiaes	69:139$000	—
Percentagens e estadia de vagões	637:371$560	647:706$190
Receita arrecadada conforme ajustes	13.094:431$942	24.695:269$161
Receita de 1,5% para Caixa de Aposent. e Pensões	—	—
Taxa addicional de 10% sobre Tarifas	—	—
	174.433:493$387	184.138:642$223
RENDA ORDINARIA		
Renda dos proprios nacionaes	87:412$150	77:276$800
RENDA EXTRAORDINARIA		
Juros de Capitaes Nacionaes	—	—
Indemnisações diversas	374:087$349	797:930$971
Taxas addicional s/ Tarifas de Transportes	—	—
Eventuaes	348:174$451	619:645$629
PREJUIZO DO EXERCICIO	9.087:826$427	—
	184.330:993$764	185.633:495$623
DEBITO		
CUSTEIO INDUSTRIAL		
Direcção Geral	—	—
1.ª Divisão	7.243:977$429	9.038:598$449
2.ª Divisão	47.298:782$034	51.860:938$257
3.ª Divisão	39.661:806$389	38.299:400$481
4.ª Divisão	88.945:569$278	81.928:608$336
6.ª Divisão	587:129$880	698:725$379
Serviços para particulares e repartições publicas	593:728$754	328:087$580
Contribuições para Caixa de Aposentadoria	—	2.922:607$766
Reclamações	—	—
LUCRO DO EXERCICIO	—	556:529$375
	184.330:993$764	180.633:495$623

(LUCROS E PERDAS)

1928 A 1933-34

QUADRO 17

1930	1931 (*)	1932	1933
53:308:947$395	51.640:023$601	47.462:145$282	66.295:456$000
50.573$200	36:570$863	43:461$200	55:936$800
14.477:022$965	14.412:409$111	16.394:112$257	23.604:962$700
4.141:090$100	4.255:450$422	4.291:447$692	5.406:596$600
69.050:408$485	69.600:511$111	64.070:493$794	79.839:724$000
139:879$373	99:337$937	116:523$997	160:753$700
752:803$000	833:574$910	469:806$305	1.022:988$100
130:801$000	71:934$250	42:590$150	28:965$100
2.204:270$136	3.772:709$538	3.963:891$915	4.867:816$500
—	—	—	—
—	—	—	—
465:122$828	1.153:300$312	441:551$545	674:331$700
9.498:362$358	4.347:075$024	4.213:713$200	3.732:319$700
—	3.038:617$243	3.007:506$174	3.772:920$900
—	—	—	12.695:094$600
154.219:280$840	153.261:514$322	144.517:243$511	202.157:866$400
170:815$449	501:680$310	761:656$584	1.030:428$700
—	—	33:744$703	1:314$600
3.360:005$096	1.236:672$527	671:262$394	502:172$400
—	—	8.860:691$479	—
720:839$821	690:205$418	735:068$534	976:796$600
30.792:050$448	18.626:276$188	9.493:924$456	9.728:174$600
189.263:591$654	174.316:348$765	165.173:591$661	214.396:753$300
—	1.344:512$365	695:585$890	1.057:459$700
9.526:668$352	5.921:452$982	5.742:669$600	6.891:382$700
52.276:246$620	48.907:271$246	43.836:053$202	54.570:811$000
38.883:097$630	34.146:089$208	34.792:131$839	47.166:507$400
84.470:767$463	80.219:750$410	76.341:231$840	99.542:370$400
293:398$565	186:459$318	—	—
725:406$100	552:195$993	758:413$116	1.191:803$800
3.088:006$924	3.038:617$243	3.007:506$174	3.772:920$900
—	—	—	203:497$400
—	—	—	—
189.263:591$654	174.316:348$765	165.173:591$661	214.396:753$300

(*) — Inclusive a Estrada de Ferro Rio d'Ouro.

DEMONSTRAÇÃO DA RECEITA E DAS DESPESAS FINANCEIRA E INDUSTRIAL NO PERIODO DE 1908 A 1933-34

Quadro n.º 18

EXERCICIOS	RECEITA	DESPESA INDUSTRIAL	DESPESA FINANCEIRA		
			Despesa do exercicio	Despesa de exercicios anteriores	Total
1908	29.728:562$009	32.760:601$262	35.757:882$108	106:575$011	35.864:457$119
1909	31.234:837$162	31.746:954$836	38.362:331$593	109:698$304	38.472:029$897
1910	29.458:661$647	39.205:717$762	42.798:393$317	231:494$659	43.029:887$976
1911	32.024:643$343	43.696:364$304	48.189:465$920	5.527:074$460	53.716:540$380
1912	36.668:871$519	48.295:772$266	46.391:816$183	2.622:156$145	49.013:972$328
1913	43.466:732$889	49.546:338$780	50.147:937$600	588:443$481	50.736:381$081
1914	40.503:906$295	46.721:909$316	53.189:748$728	46:310$645	53.236:059$373
1915	41.748:772$913	56.719:513$894	57.216:569$031	111:193$974	57.327:763$005
1916	46.158:215$884	67.123:770$967	69.754:045$990	700:401$236	70.454:447$226
1917	56.044:771$772	79.809:109$399	78:658:515$081	1.040:393$355	79.698:908$436
1918	65.149:759$717	78.058:706$526	74.163:865$122	406:787$846	74.570:652$970
1919	70.671:482$514	86.507:149$047	95.827:090$157	571:548$446	96.398:638$603
1920	84.191:827$166	100.385:592$229	94.663:924$481	225:162$461	94.889:086$942
1921	89.410:805$245	112.450:209$120	114.757:090$678	656:390$593	115.413:481$271
1922	98.063:346$233	110.362:916$447	109.903:455$088	2.417:684$383	112.321:139$471
1923	106.059:233$315	118.618:055$249	111.481:755$266	66:979$015	111.548:734$281
1924	114.880:455$792	133.080:828$469	141.657:520$891	246:887$560	141.904:408$451
1925	127.969:988$124	146.647:711$277	145.145:715$518	3.354:083$754	148.499:799$272
1926	131.659:803$969	164.987:819$533	167.409:456$652	5.346:129$809	172.755:586$461
1927	147.020:909$057	200.314:829$219	203.320:564$942	4.562:328$778	207.882:893$720
1928	175.243:167$337	184.330:993$764	173.433:389$595	48.148:214$768	221.581:604$363
1929	185.633:495$623	185:076:966$248	224.507:579$656	724:576$174	225.232:155$830
1930	158.470:941$206	189.263:591$654	199.625:346$982	3.586:735$641	203.212:082$623
1931 (*)	155.690:072$577	174.316:348$765	170.124:462$746	567:388$886	170.691:851$632
1932	155.679:667$205	165.173:591$661	163.473:692$174	2.912:332$692	166.386:024$866
1933-34	204.668:578$700	214.396:753$300	228.981:593$800	1.541:409$300	230.523:003$100

(*) — Inclusive a Estrada de Ferro Rio d'Ouro.

RESULTADOS DO EXERCICIO DESDE A INCORPORAÇÃO DA CENTRAL DO BRASIL AO PATRIMONIO NACIONAL

Quadro n.º 19

EXERCICIOS	RECEITA	Despesa Industrial do Custeio	Prejuizo do Exercicio	Lucro desde a incorporação	Prejuizo desde a incorporação	Patrimonio liquido considerando a Central empreza autonoma
1858-1918	65.149:759$717	78.058:706$526	12.908:946$890	13.898:102$309	—	38.754:389$578
1919	70.671:482$514	86.507:149$047	15.835:666$533	—	1.937:564$224	22.918:723$045
1920	84.191:827$166	100.385:592$229	16.193:765$063	—	18.131:329$287	6.724:957$982 (*)
1921	89.410:805$245	112.450:209$120	23.039:403$875	—	41.170:733$162	16.314:445$893 (*)
1922	98.063:346$233	110.362:916$447	12.299:570$214	—	53.470:303$376	23.614:016$107 (*)
1923	106.059:233$313	118.618:055$249	12.558:822$934	—	66.029:126$310	41.172:839$041 (*)
1924	114.880:455$792	133.080:828$469	18.200:372$677	—	84.229:498$987	59.373:211$718 (*)
1925	127.969:988$124	146.647:711$277	18.677:723$153	—	102.907:222$140	78.050:934$871 (*)
1926	131.659:803$969	164.987:819$533	33.328:015$564	—	136.235:237$704	111.378:950$435 (*)
1927	147.020:909$057	200.314:829$219	53.293:920$162	—	189.529:157$866	164.672:870$597 (*)
1928	175.243:167$337	184.330:993$764	9.087:826$427	—	198.616:984$293	173.760:697$024 (*)
1929	185.633:495$623	185.076:966$248	—	556:529$375	198.060:454$918	173.204:167$649 (*)
1930	158.470:941$206	189.263:591$654	30.792:650$448	—	228.853:105$366	203.996:818$097 (*)
1931 (**)	155.690:072$577	174.316:348$765	18.626:276$188	—	247.479:381$554	222.623:094$285 (*)
1932	155.679:667$205	165.173:591$661	9.493:924$456	—	256.973:306$010	232.117:018$741 (*)
1933-34	204.668:578$700	214.396:753$300	9.728:174$600	—	266.701:480$610	241.845:193$341 (*)

A Central do Brasil foi incorporada ao Patrimonio Nacional pelo Decreto n.º 3.503 de 10 Julho de 1865, pela transferencia ao Estado das acções da Cia. Estrada de Ferro D. Pedro II.

(*) Passivo a descoberto.

(**) — Inclusive o movimento da E. F. Rio d'Ouro incorporada ao Patrimonio da Central.

2.ª DIVISÃO

TRAFEGO

ESCRIPTORIO CENTRAL

Esse escriptorio, que se compõe de duas secções — 1.ª e 2.ª — expediu:

1.ª SECÇÃO:

M/m^da diversos.	M/m^da de pun.	Officios.	Telegs.	Ordens.	Circs.	Cartas
1.742	992	283	6.301	268	—	—

2.ª SECÇÃO

1.570	394	1.924	626	20	14	439

Foram ainda fichados e informados convenientemente 14.117 processos.

Os serviços do Escriptorio Central mantiveram-se sempre em dia e na melhor organização possivel.

QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE PAPEIS EM 1933

PROCEDENCIA	PAPEIS EXPEDIDOS							Papeis em transito
	Memoranda de punições	Memor.da diversos	Officios	Cartas	Telegrammas	Ordens	Circulares	
Gabinete	—	69	184	—	1.831	—	—	—
1.ª Secção	992	1.742	283	—	6.301	268	—	52.603
2.ª »	394	1.570	1.924	439	626	20	14	61.514
1.ª Inspectoria	577	469	680	—	2.101	—	—	20.347
2.ª »	—	5.537	168	—	2.296	—	—	19.026
3.ª »	—	912	540	45	2.461	—	—	20.904
4.ª »	—	703	185	—	2.889	—	24	12.802
5.ª »	556	4.459	882	—	17.987	—	73	23.918
6.ª »	—	1.908	158	—	1.908	—	86	6.868
7.ª »	244	416	240	—	1.282	—	—	8.729
8.ª »	—	2.115	244	—	1.234	—	—	13.821
9.ª »	—	557	181	—	1.323	—	—	5.722
Totaes de 1933	2.763	20.457	5.669	484	42.239	288	197	246.254
Totaes de 1932	1.135	11.958	4.643	310	41.401	15	104	240.160

MOVIMENTO

CIRCULAÇÃO E PERCURSO DOS TRENS

Durante o anno foram formados 293.913 trens assim discriminados:

	B. LARGA	B. ESTREITA	TOTAL
1—Trens regulares de passageiros	146.051	39.999	185.450
2—Trens especiaes diversos	1.018	630	1.648
3—Trens mixtos e de cargas (inclusive os em serviço proprio)	67.734	39.081	106.815
TOTAL	214.803	79.110	293.913

A media diaria dos trens formados foi de 805, contra 1.035 no anno anterior demonstrando o decrescimo de 230, correspondente a 22%.

Os trens regulares de passageiros da bitola larga, discriminam-se do seguinte modo:

		MEDIA DIARIA
Suburbios e pequeno percurso do Rio	129.018	354
Suburbios de S. Paulo	8.994	24
Do Interior	8.039	22
TOTAL	146.051	

Os trens regulares de passageiros da bitola estreita, num total de 39.299, foram:

		MEDIA DIARIA
Suburbios da Linha Auxiliar	24.090	66
Suburbios da Rêde Fluminense	3.285	9
Suburbios de Bello Horizonte	3.650	10
Do Interior	8.374	23
TOTAL	39.299	

O percurso total dos trens, em ambas as bitolas, foi de 17.834.429 Km. contra.... 16.658.902 em 1932, tendo havido um accrescimo de 1.173.857 trens-km., correspondente a 7,5%.

A circulação no ramal de S. Paulo foi de 36.677 trens, que obedeceram á seguinte classificação:

1—De suburbios	8.994
2—De passageiros do Interior	5.120
3—Especiaes diversos	234
4—Mixtos e de cargas	10.449
5—De serviço da Estrada	8.880
TOTAL	36.677

O percurso total desses trens foi de 4.062.938 km., do que resulta o percurso medio de 110 km. para cada trem.

A media diaria de trens no ramal foi de 101 e o numero medio diario, referido á extensão do ramal, foi de 28.

ATRAZOS DOS TRENS DE PEQUENO PERCURSO E SUBURBIOS — 1933

PEQUENO PERCURSO

	DESIGNAÇÃO	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Tota
Numero de atrazos	Maiores de 30'	15	12	44	9	37	45	22	66	16	54	57	20	39
	De 11' a 30'	123	97	81	83	127	192	332	214	175	227	187	141	1.97
	De 6' a 10'	151	131	123	141	178	244	346	257	213	288	231	218	2.52
	De 1' a 5'	437	446	420	469	579	586	567	597	574	465	598	653	6.39
Percentagens	Numero dos trens	5.452	4.986	5.510	5.270	5.490	5.302	5.452	5.490	5.308	5.414	5.308	5.452	64.43
	Maiores de 30'	0,27	0,24	0,79	0,17	0,67	0,84	0,42	1,20	0,32	0,99	1,07	0,36	0,6
	De 11' a 30'	2,24	1,95	1,47	1,57	2,31	3,61	6,08	3,90	3,30	4,21	3,53	2,58	3,0
	De 6' a 10'	2,76	2,63	2,23	2,67	3,24	4,59	6,34	4,69	4,02	5,33	4,35	3,99	3,9
	De 1' a 5'	8,00	8,93	7,62	8,89	10,5	11,0	10,4	10,9	10,9	8,60	11,2	11,9	9,9
	Maiores de 10'	2,52	2,19	2,26	1,72	2,98	4,45	6,50	5,10	3,62	5,20	4,60	2,94	3,6

SUBURBIOS DE D. CLARA

Numero de atrazos	Maiores de 30'	14	9	37	1	1	—	1	46	4	—	34	—	14
	De 11' a 30'	73	22	35	19	3	21	11	42	13	7	63	13	32
	De 6' a 10'	72	66	35	46	39	60	56	36	50	63	60	44	69
	De 1' a 5'	166	141	111	107	122	141	118	90	86	129	139	137	1.48
Percentagens	Numero de trens	5.484	5.032	5.544	5.300	5.528	5.344	5.484	5.528	5.344	5.440	5.344	5.484	64.85
	Maiores de 30'	0,25	0,17	0,66	0,01	0,01	—	0,01	0,83	0,07	—	0,63	—	0,2
	De 11' a 30'	1.33	0,43	0,63	0,35	0,06	0,39	0,10	0,76	0,24	0,12	1,18	0,23	0,4
	De 6' a 10'	1,32	1,31	0,63	0,87	0,75	1,14	1,02	0,65	0,93	1,16	1,14	0,80	0,9
	De 1' a 5'	3,02	2,80	1,83	2,02	2,21	2,64	2,15	1,62	1,62	2,37	2,61	2,50	2,2
	Maiores de 10'	1,59	0,61	1,30	0,37	0,07	0,39	0,21	1,59	0,31	0,12	1,81	0,23	0,7

SUBURBIOS DO RAMAL DE SÃO PAULO

Numero de atrazos	Maiores de 30'	4	—	1	14	4	7	9	9	3	11	3	5	7
	De 11' a 30'	4	4	4	19	13	18	22	17	24	22	14	12	17
	De 6' a 10'	13	7	3	15	15	11	25	39	36	27	25	27	24
	De 1' a 5'	10	13	11	29	19	27	40	75	49	49	51	44	41
Percentagens	Numero de trens	814	747	818	752	744	720	744	744	721	741	720	744	9.00
	Maiores de 30'	0,49	—	0,12	1,86	0,54	0,97	1.21	1,21	0,41	1,48	0,42	0,67	0,7
	De 11' a 30'	0,49	0,53	0,48	0,51	1,75	2,50	2,96	2,29	3,33	2,96	1,94	1,62	1,9
	De 6' a 10'	1.60	0,93	0,36	1,99	2,01	1,53	3,36	5,25	5,00	3,64	3,47	3,63	2,7
	De 1' a 5'	1,22	1,74	1,34	3,86	2,55	3,75	5,38	10,0	6,80	6,60	7,08	5,91	4,1
	Maiores de 10'	0.88	0.53	0,61	4,38	2,29	3,47	4,17	3,50	3,74	4,44	2,36	2,29	2,7

SUBURBIOS DE BELLO HORIZONTE

Numero de atrazos	Maiores de 30'	6	2	2	—	—	2	2	—	4	2	—	1	2
	De 11' a 30'	7	9	5	1	3	7	1	1	5	3	6	2	5
	De 6' a 10'	6	12	6	8	3	5	2	5	4	6	5	6	6
	De 1' a 5'	8	4	9	2	1	3	2	8	4	—	8	2	5
Percentagens	Numero de trens	310	280	310	300	310	300	310	310	300	310	300	310	3.65
	Maiores de 30'	1,93	0,71	0,64	—	—	0,66	0,64	—	1,33	0,64	—	0,32	0,5
	De 11' a 30'	2,26	3,22	1,61	0,33	0,97	2,33	0,32	0,32	1,66	0,97	2.00	0,64	1,3
	De 6' a 10'	1,93	4,28	1,93	2.66	0,97	1,66	0,64	1,61	1,33	1,93	1,66	1,61	1,8
	De 1' a 5'	2,58	1.43	2.90	0.66	0.32	1,00	0,64	2,58	1.33	—	2,66	0,64	1,3
	Maiores de 10'	4.19	3,94	2,25	0,33	0,97	3,00	0.97	0,32	3.00	1,61	2,00	0,97	1,9

SUBURBIOS L. AUXILIAR E RÊDE

	DESIGNAÇÃO	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Total
Numero de atrazos	Maiores de 30'	3	6	3	4	5	5	5	3	3	7	15	7	66
	De 11' a 30'	13	21	12	11	19	22	8	21	16	10	16	15	184
	De 6' a 10'	10	16	8	8	6	11	8	13	4	9	5	8	106
	De 1' a 5'	5	—	3	2	—	2	4	1	6	4	2	3	32
	Numero de trens	2.325	2.162	2.325	2.250	2.325	2.250	2.325	2.325	2.250	2.325	2.250	2.325	27.437
	Maiores de 30'	0,13	0,27	0,13	0,17	0,21	0,22	0,21	0,13	0,13	0,30	0,67	0,30	0,24
	De 11' a 30'	0,55	0,97	0,51	0,49	0,81	0,98	0,34	0,90	0,71	0,43	0,71	0,64	0,67
	De 6' a 10'	0,43	0,74	0,34	0,35	0,25	0,48	0,34	0,55	0,17	0,38	0,22	0,34	0,38
	De 1' a 5'	0,21	—	0,13	0,08	—	0,08	0,17	0,04	0,26	0,17	0,08	0,12	0,16
	Maiores de 10'	0,68	1,24	0,64	0,66	1,02	1,20	0,55	1,03	0,84	0,73	1,38	0,94	0,91

SUBURBIOS DA RIO D'OURO

de atrazos	Maiores de 30'	6	4	11	2	—	1	15	1	1	3	2	1	47
	De 11' a 30'	28	18	36	32	20	20	19	19	17	7	13	10	239
	De 6' a 10'	15	5	14	18	20	5	13	9	7	1	4	2	113
	De 1' a 5'	—	—	—	1	1	1	—	—	3	—	—	—	6
	Numeros de trens	1.116	1.028	1.116	1.080	1.116	1.088	1.122	1.116	1.140	1.178	1.140	1.178	13.418
	Maiores de 30'	0,53	0,39	0,98	0,85	—	0,09	1,33	0,09	0,09	0,25	0,17	0,08	0,35
	De 11' a 30'	2,51	1,75	3,22	2,96	1,79	1,83	1.69	1,70	1,49	1,59	1,14	1,85	1,78
	De 6' a 10'	1,34	0,48	1,25	1,66	1,79	0,46	1,16	0,86	0,61	0,08	0,35	0,18	0,84
	De 1' a 5'	—	—	—	0,09	0,09	0,09	—	—	0,26	—	—	—	0,04
	Maiores de 10'	3,04	2,14	4,20	3,11	1,79	1,93	3,02	1,79	1,58	0,84	1,31	0,93	2,13

ATRAZOS MAIORES DE 10 MINUTOS — TRENS DE GRANDE VELOCIDADE — 1933

Bitola larga	Impares	De 11' a 30'	—	2	—	2	2	11	5	4	6	5	—	4	41
		Maiores de 30'	1	—	1	1	—	1	2	4	5	5	1	9	30
		Total	1	2	1	3	2	12	7	8	11	10	1	13	71
		Numero de trens	124	112	124	120	124	121	124	124	120	124	120	124	1.461
		%	0,80	1,78	0,80	2,50	1,61	9,91	5,64	6,45	9,17	8,06	0,83	1,05	4,86
	Pares	De 11' a 30'	4	4	7	2	2	1	—	—	1	—	6	6	33
		Maiores de 30'	5	11	1	5	4	—	—	—	1	1	2	12	42
		Total	9	15	8	7	6	1	—	—	2	1	8	18	75
		Numero de trens	124	113	124	120	124	120	124	124	120	124	120	124	1.461
		%	7,25	16,8	6,45	5,83	4,84	0,83	—	—	1,66	0,80	6,67	1,45	5,13
Bitola larga	Impares	De 11' a 30'	9	4	1	5	1	7	6	5	5	1	2	16	62
		Maiores de 30'	3	3	6	10	2	4	4	4	—	8	4	10	58
		Total	12	7	7	15	3	11	10	9	5	9	6	26	120
		Numero de trens	217	196	219	210	217	210	218	217	210	217	210	219	2.560
		%	5,53	3,57	3,19	7,14	1,38	5,23	4,58	4,15	2,38	4,15	2,86	11,8	4,68
	Pares	De 11' a 30'	9	3	12	9	4	5	11	4	7	9	6	3	82
		Maiores de 30'	5	14	9	3	3	6	7	3	—	3	4	6	63
		Total	14	17	21	12	7	11	18	7	7	12	10	9	145
		Numero de trens	217	199	217	210	217	210	218	218	210	217	210	217	2.560
		%	6,45	8,54	9,67	5,71	3,22	5,23	8,25	3,20	3,33	5,53	4,76	4,15	5,66

DESIGNAÇÃO			Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Tot
L. do Centro e s/ramaes Bitola estreita	Impares	De 11' a 30'.....	6	5	1	3	1	4	2	—	4	—	1	4	
		Maiores de 30'...	21	7	6	1	—	3	2	4	4	—	7	22	
		Total.....	27	12	7	4	1	7	4	4	8	—	8	26	1
		Numero de trens .	186	166	200	192	200	193	199	199	193	206	206	211	2.3
		%.....	14.5	7,16	3,50	2,08	0,50	3,62	2,01	2,01	4,14	—	3,88	12 3	4,
	Pares	De 11' a 30'.....	7	4	3	4	3	2	2	3	2	2	5	7	
		Maiores de 30'...	11	4	6	2	—	3	2	—	—	1	6	5	
		Total.....	18	8	9	6	3	5	4	3	2	3	11	12	
		Numero de trens .	186	166	199	193	199	193	199	200	193	206	206	211	2.3
		%.....	9,67	4,81	4,52	3,10	1,50	2,59	2,01	1,50	1,07	1,45	5,34	5,69	3,
L. Auxiliar e Rêde	Impares	De 11' a 30'.....	5	2	1	—	—	5	1	—	1	—	1	4	
		Maiores de 30'...	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	3	3	
		Total.....	6	2	2	—	—	6	1	—	1	—	4	7	
		Numero de trens .	155	140	155	150	155	150	155	155	150	155	150	155	1.8
		%.....	3,87	1,43	1,29	—	—	4,00	0,64	—	0,66	—	2,66	4,50	1,
	Pares	De 11' a 30'.....	4	4	2	2	2	3	2	1	1	—	4	1	
		Maiores de 30'...	2	—	1	2	2	1	—	—	—	1	1	2	
		Total.....	6	4	3	4	4	4	2	1	1	1	5	3	
		Numero de trens .	155	140	155	150	155	150	155	155	150	155	150	155	1.8
		%.....	3,87	2,85	1,93	2,66	2,58	2,66	1,29	0,64	0,66	0,64	3,34	1,93	2
Therezopolis	Impares	De 11' a 30'.....	5	9	12	2	13	1	3	8	4	—	7	5	6
		Maiores de 30'...	—	1	1	—	1	—	1	—	—	—	—	1	
		Total.....	5	10	13	2	14	1	4	8	4	—	7	6	7
		Numero de trens .	67	60	66	65	66	64	69	66	64	66	64	67	7
		%.....	7,46	16.6	18.2	3,07	21,2	1,56	5.80	12,1	6,25	—	10,9	8,95	9,4
	Pares	De 11' a 30'.....	3	4	3	6	3	4	6	2	7	2	6	4	5
		Maiores de 30'...	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
		Total.....	3	4	3	6	4	4	6	2	7	2	6	4	5
		Numero de trens .	67	60	66	64	65	64	64	62	60	62	60	66	76
		%.....	4,47	6,66	4,54	9,40	6,15	6,25	9,37	3,23	11,6	3,23	10,0	6,06	6, 7

RESUMO MENSAL DOS ATRAZOS

		Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Tot
Trens de grande velocidade	De 11' a 30'.....	52	41	42	35	31	43	38	27	38	19	38	54	45
	Maiores de 30'.....	49	40	32	24	13	19	18	15	10	19	28	70	33
	Total.....	101	81	74	59	44	62	56	42	48	38	66	124	79
	Numero de trens.....	1.498	1.352	1.525	1.474	1.522	1.475	1.525	1.520	1.470	1.532	1.496	1.549	17.93
	% de 11' a 30'.....	3,47	3,03	2,76	2,38	2,04	2,92	2,49	1,77	2,58	1,24	2,54	3,49	2,5
	% maiores de 30'....	3,27	2,97	2,10	1,63	0,85	1.29	1,18	0,99	0,68	1,24	1,87	4,51	1,8
	% total.....	6,75	6,00	4,86	4,00	2,89	4,21	3,67	2,76	3,26	2,48	4,41	8,00	4,4

ATRAZOS MAIORES DE 10 MINUTOS — TRENS MIXTOS

1933

DESIGNAÇÃO			Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Total
L. do Centro e s/ramaes Bitola larga	Impares	De 11' a 30'.....	16	19	15	11	15	19	16	19	25	19	25	20	219
		Maiores de 30'...	12	17	13	14	7	12	12	31	30	16	13	18	195
		Total.....	28	36	28	25	22	31	28	50	55	35	38	38	414
		Numero de trens	341	308	341	330	341	330	341	341	330	331	330	341	4.015
		%.....	8,20	11,7	8,20	7,56	6,45	9,40	8,20	14,6	16,6	10,2	11,5	11,1	10,3
	Pares	De 11' a 30'.....	16	11	6	21	16	18	18	30	22	12	14	21	205
		Maiores de 30'...	9	24	10	20	27	22	23	21	35	34	37	41	303
		Total.....	25	35	16	41	43	40	41	51	57	46	51	62	508
		Numero de trens	341	308	341	330	341	330	341	341	330	341	330	341	1.015
		%.....	7,34	11,3	4,69	12,4	12,6	12,1	12,0	14,9	17,2	13,4	15,4	18,3	12,6
Ramal de S. Paulo Bitola larga	Impares	De 11' a 30'.....	20	9	12	8	16	15	18	15	11	7	8	9	148
		Maiores de 30'...	31	31	26	22	19	21	23	19	21	12	8	12	245
		Total.....	51	40	38	30	35	36	41	34	32	19	16	21	393
		Numero de trens	124	112	124	120	124	120	124	124	120	124	120	124	1.460
		%.....	41,0	35,7	30,6	25,0	28,1	30,0	33,0	27,4	26,6	15,3	13,3	16,9	26,9
	Pares	De 11' a 30'.....	13	14	21	14	9	16	15	26	17	16	8	14	183
		Maiores de 30'...	18	19	34	38	37	42	39	17	7	14	11	21	297
		Total.....	31	33	55	52	46	58	54	43	24	30	19	35	480
		Numero de trens	124	112	124	120	124	120	120	124	120	124	120	124	1.456
		%.....	25,0	29,4	44,4	43,3	37,1	48,3	45,0	34,6	20,0	24,2	15,3	23,1	30,7
L. do Centro e s/ramaes Bitola estreita	Impares	De 11' a 30'.....	19	27	23	12	15	18	21	22	11	15	20	22	225
		Maiores de 30'...	35	20	17	3	11	13	7	8	4	5	9	29	161
		Total.....	54	47	40	15	23	31	28	30	15	20	29	51	386
		Numero de trens	279	266	310	300	310	300	310	310	300	303	287	294	3.569
		%.....	19,3	17,3	12,9	5,00	8,38	10,6	9,04	9,67	5,00	6,60	10,1	17,9	10,8
	Pares	De 11' a 30'.....	31	25	13	12	17	21	22	25	18	18	17	11	230
		Maiores de 30'...	23	5	6	5	8	10	10	6	6	4	6	11	100
		Total.....	54	30	19	17	25	31	32	31	24	22	23	22	330
		Numero de trens	279	266	310	300	310	300	310	310	300	303	287	294	3.569
		%.....	19,3	11,3	6,14	5,67	8,05	10,6	10,6	10,0	8,00	7,25	8,02	7,48	9,25
L. Auxiliar e Rêde	Impares	De 11' a 30'.....	3	5	4	5	6	5	5	4	3	5	9	6	60
		Maiores de 30'...	7	4	—	3	5	6	—	5	8	9	8	16	71
		Total.....	10	9	4	8	11	11	5	9	11	14	17	22	131
		Numero de trens	155	140	155	150	155	150	155	155	150	155	150	155	1.825
		%.....	6,45	6,43	2,60	5,33	7,10	7,33	3,22	5,80	7,33	9,03	11,3	14,2	7,18
	Pares	De 11' a 30'.....	8	7	4	2	9	8	10	12	11	5	10	11	97
		Maiores de 30'...	8	4	6	3	2	4	2	5	8	3	3	5	53
		Total.....	16	11	10	5	11	12	12	17	19	8	13	16	150
		Numero de trens	155	140	155	150	155	150	155	155	150	155	150	155	1.825
		%.....	10,3	7,85	6,45	3,33	7,10	8,00	7,74	10,9	12,6	5,16	8,66	10,3	8,22

DESIGNAÇÃO			Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Tot
Rio D'Ouro	Impares	De 11' a 30'	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		Maiores de 30'	4	8	4	1	1	—	2	1	1	1	—	1	
		Total	4	10	4	1	1	—	2	1	1	1	—	1	
		Numero de trens	52	48	54	50	54	52	52	54	52	52	52	52	6
		%	7,70	20,8	7,42	2,00	0,85	—	3,84	0,85	0,92	0,92	—	0,92	4,
	Pares	De 11' a 30'	—	2	—	—	2	—	1	—	—	1	—	—	
		Maiores de 30'	10	4	2	—	1	1	1	1	—	1	—	2	
		Total	10	6	2	—	3	1	2	1	—	2	—	2	
		Numero de trens	52	48	54	50	54	52	52	54	52	52	52	52	6
		%	19,2	12,5	3,70	—	5,55	0,92	3,84	0,85	—	3,84	—	3,84	4,6
Ramaes de Piranga, Bananal e Piquete	Impares	De 11' a 30'	5	1	6	2	—	1	3	2	1	—	1	1	2
		Maiores de 30'	4	2	2	1	—	3	—	2	2	2	2	5	2
		Total	9	3	8	3	—	4	3	4	3	2	3	6	4
		Numero de trens	62	56	62	60	74	120	124	124	120	124	120	124	1.17
		%	14,5	5,35	12,9	5,00	—	3,33	2,42	3,22	2,50	1,61	2,50	4,84	4,1
	Pares	De 11' a 30'	2	1	5	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1
		Maiores de 30'	1	2	1	—	—	1	2	—	—	1	1	1	1
		Total	3	3	6	—	—	1	2	—	—	1	2	4	2
		Numero de trens	62	56	62	60	74	120	124	124	120	124	120	124	1.17
		%	4,84	5,35	9,67	—	—	0,83	1,61	—	—	0,80	1,66	3,22	1,8

RESUMO MENSAL DOS ATRAZOS

		Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Tot
Trens mixtos	De 11' a 30'	133	123	109	87	105	121	129	155	119	98	113	118	1.410
	Maiores de 30'	162	140	121	110	118	135	121	116	122	102	98	162	1.507
	Total	295	263	230	197	223	256	250	271	241	200	211	280	2.917
	Numero de trens	2.026	1.860	2.092	2.020	2.116	2.144	2.208	2.216	2.144	2.198	2.118	2.180	25.322
	% de 11' a 30'	6,56	6,61	5,21	4,30	5,22	5,63	5,85	7,01	5,54	4.47	5,35	5,42	5,67
	% maiores de 30'	8,00	7,53	5,79	5.45	5,88	6,28	5,48	5,25	5,68	4,65	4,63	7,44	5,9
	% total	14,5	14,4	11,0	9,75	11,1	11,9	11,3	12,2	11,2	9,12	9,98	12,8	11,5

RESUMO DOS ATRAZOS

GRANDE VELOCIDADE

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m, 60				Bitola de 1m, 00						TOTAL
	Linha do Centro		Ramal de S. Paulo		L. do Centro e Ramaes		L. Auxiliar e Rêde		Therezopolis		
	Imp.	Par.	Imp.	Par.	Imp.	Par.	Imp.	Par.	Imp.	Par.	
De 11' a 30'.....	41	33	62	82	31	44	20	26	69	50	458
Maiores de 30'.....	30	42	58	63	77	40	9	12	5	1	337
Total.....	71	75	120	145	108	84	29	38	74	51	795
Numero de trens.....	1.461	1.461	2.560	2.560	2.351	2.351	1.825	1.825	784	760	17.938
%.....	4,86	5,13	4,68	5,66	4,60	3,58	1,59	2,08	9,45	6,71	4,43

PEQUENO PERCURSO E SUBURBIOS

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m, 60						Bitola de 1m,00						TOTAL
	Pequeno Percurso		Suburbios de D. Clara		Suburbios de S. Paulo		Suburbios da L. Aux. e Rêde		Suburbios da Rio D'Ouro		Suburbios de B. Horizonte		
	Imp.	Par.	Imp.	Par.	Imp.	Par.	Imp.	Par.	Imp.	Par.	Imp.	Par.	
De 11' a 30'...	199	198	73	74	37	33	25	41	34	13	8	13	748
Maiores de 30'.	951	1.028	159	163	109	64	80	104	156	83	28	22	2.947
Total.....	1.150	1.226	232	237	146	97	105	145	190	96	36	35	3.695
No. de trens	32.217	32.217	32.428	32.428	4.504	4.505	13.536	13.901	6.709	6.709	1.825	1.825	182.804
%.....	3,56	3,80	0,71	0,73	3,24	2,15	0,77	1,04	2,98	1,43	1,97	1,91	2,02

TRENS MIXTOS

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m, 60				Bitola de 1m, 00								TOTAL
	Linha do Centro		Ramal de S. Paulo		L. do Centro e Ramaes		L. Auxiliar e Rêde		Rio D'Ouro		R. de Piranga, Bananale Piquete		
	Imp.	Par.	Imp.	Par.	Imp.	Par.	Imp.	Par.	Imp.	Par.	Imp.	Par.	
De 11' a 30'...	219	205	148	183	225	230	60	97	2	6	23	12	1.410
Maiores de 30'..	195	303	245	297	161	100	71	53	24	23	25	10	1.507
Total.....	414	508	393	480	386	330	131	150	26	29	48	22	2.917
No. de trens	4.015	4.015	1.460	1.456	3.569	3.569	1.825	1.825	624	624	1.170	1.170	25.322
%.....	10,3	12,6	26,9	30,7	10,8	9,25	7,18	8,22	4,17	4,65	4,10	1,83	11,5

RESUMO GERAL

Anno	N. de trens	Atrazos maiores de 10'		Atrazos de 11' a 30'		Atrazos maiores de 30'	
1933	266.064	Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%
		7,407	2,78	2,616	0,98	4,791	1,80

A VARIAÇÃO DO PERCURSO MÉDIO DE UM TREM PODE SER OBSERVADA NO QUADRO ABAIXO:

DESIGNAÇÃO	1924 Km.	1925 Km.	1926 Km.	1927 Km.	1928 Km.	1929 Km.	1930 Km.	1931 Km.	1932 Km.	1933 Km.
BITOLA LARGA										
1 Suburbios do Rio de Janeiro	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2	17,[illegible]
2 » de S. Paulo	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	47,6	39,7	42,[illegible]
3 Pequeno percurso na 1.ª Secção	28,7	29,7	30,4	31,2	28,8	28,4	29,2	34,5	29,0	29,[illegible]
4 Pequeno percurso no ramal de Sta. Cruz	25,3	24,4	24,2	24,2	26,0	28,3	31,0	24,5	28,8	28,[illegible]
5 Pequeno percurso no ramal de Mangaratiba	42,8	42,9	46,6	48,0	48,0	48,0	48,0	48,0	48,4	48,[illegible]
6 Pequeno percurso no ramal de Paracamby	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3	8,[illegible]
7 Trens de viajantes	121,3	120,1	115,7	120,2	123,7	121,7	132,5	99,7	96,4	39[illegible]
8 Trens mixtos e de cargas	—	—	—	—	—	—	80,3	87,2	82,9	112
9 Trens de serviço	13,5	16,1	18,8	31,7	19,7	19,4	16,6	17,0	18,1	18,2
10 Percurso médio da bitola larga	45,8	47,4	47,5	51,0	49,1	48,6	48,3	46,7	43,9	60,3
11 Percurso médio da bitola larga exclusive suburbios e pequeno percurso	68,9	73,9	75,3	61,2	78,6	78,3	81,0	76,5	74,9	113
BITOLA ESTREITA										
12 Suburbios da Linha Auxiliar	30,3	30,6	30,6	29,7	27,5	27,8	29,7	29,7	22,3	29,4
13 » » R. Fluminense	—	—	—	—	—	—	—	—	6,0	6,0
14 » de Bello Horizonte	—	—	—	—	—	—	—	—	27,7	27,0
15 Trens de viajantes	68,5	70,2	68,8	88,6	87,6	87,1	101,0	142,9	81,1	126,0
16 » mixtos e de cargas	—	—	—	—	—	—	104,2	70,4	72,8	103,0
17 » de serviços	10,3	15,4	18,7	19,5	17,2	21,0	23,7	22,2	20,7	28,2
18 Percurso médio da bitola estreita	48,4	52,6	52,5	58,6	53,1	55,4	50,2	46,4	46,1	61,3
19 Percurso médio da bitola estreita exclusive suburbios	55,1	61,7	68,4	74,8	62,8	65,7	69,9	61,1	62,1	83,7
20 Percurso médio geral em ambas as bitolas	46,4	48,7	49,4	52,8	50,1	50,2	50,2	46,7	44,5	60,6
21 Percurso médio geral em ambas as bitolas exclusive suburbios e pequeno percurso	62,3	69,2	73,1	80,7	73,1	74,0	79,4	70,8	70,2	102,0

O numero de trens referente á extensão média da linha em trafego, durante o anno, foi de 6.122 correspondente á média diaria de 17 trens.

PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES

O percurso kilometrico total dos carros e vagões foi o seguinte:

a) — Bitola larga:

— Carros exclusive os de suburbios e de pequeno percurso		24 120 083
— » de suburbios e pequeno percurso		31 019 761
— Vagões fechados		25 268 872
— » abertos		8 103 197
— » pranchas		1 176 982
— » para animaes		9 188 599
— » especiaes		7 044 404
— Vasios — Carros	742 542	
—Vagões	13 630 980	14 373 522
TOTAL		120 925 720

b) — Bitola estreita:

— Carros exclusive os de suburbios		6 507 434
— » de suburbios		4 703 913
— Vagões fechados		6 559 832
— » abertos		3 208 335
— » pranchas		692 220
— » para animaes		3 346 046
— » especiaes		150 510
— Vasios — Carros	174 885	
— Vagões	4 884 760	5 059 645
TOTAL		30 227 935
TOTAL GERAL		151 153 655

Comparado este percurso com o apurado em 1932, verifica-se que em 1933 houve um accrescimo de 13 574 805 km., correspondente a 9,5%.

PERCURSO DE CARROS E VAGÕES VASIOS

Percurso total de carros e vagões vasios foi o seguinte:

a) — Bitola larga:

1 — Passageiros	742 542
2 — Mercadorias	8 535 289
3 — Animaes	5 095 691
TOTAL	14 373 522

b) — Bitola estreita:

1 — Passageiros	174 885
2 — Mercadorias	3 005 276
3 — Animaes	1 879 484
TOTAL	5 059 645
TOTAL GERAL	19 433 167

O percurso dos carros vasios representa as seguintes percentagens em relação ao percurso carregado:

a) — Bitola Larga	1,34%
b) — Bitola Estreita	1,56%

Quanto ao percurso dos vagões vasios, as percentagens em relação aos occupados são as seguintes:

a) — Na Bitola Larga:

Mercadorias	20,45%
Animaes	53,60%

b) — Na Bitola Estreita:

Mercadorias	28,25%
Animaes	56,10%

O percurso médio diario de um vagão de mercadorias, carregado, foi:

	1932	1933
1 — Na Bitola Larga	29,km. 90	32,km. 65
2 — Na Bitola Estreita	20,km. 70	23,km. 25

BITOLA LARGA

SECÇÕES E RAMAES	Kilometrage
D. Pedro II — Belem	61,7
Belem — Barra do Pirahy	46,4
Barra do Pirahy — Entre Rios	89,3
Entre Rios — Santos Dumont	126,4
Santos Dumont — Lafayette	138,2
Lafayette — Bello Horizonte	177,6
Ramal de S. Paulo	390,9
» Sta. Cruz	34,4
» Mangaratiba	48,4
» Paracamby	8,3
» Lima Duarte	52,2

BITOLA ESTREITA

SECÇÕES E RAMAES	Kilometragem
Lafayette — General Carneiro	128,03
General Carneiro — Sete Lagôas	94,02
Sete Lagôas — Corintho	167,84
Corintho — Montes Claros	263,68
Ramal de Ponte Nova	145,219
» » Sta. Barbara	76,312
» » Bello Horizonte	14,343
» » Pirapóra	153,765
» » Diamantina	147,786
Alfredo Maia — Governador Portella	111,730
Governador Portella — Entre Rios	64,607
Entre Rios — Porto Novo	63,771
Governador Portella — Sta. Rita de Jacutinga	146,679
Valença — Affonso Arinos	59,969
Ramal de Piranga	57,102
» » Piquete	16,927
» » Bananal	26.677

Quadro demonstrativo do aproveitamento da lotação offerecida pelas locomotivas dos trens, durante o anno de 1933.

LINHA DO CENTRO — BITOLA LARGA

TRENS DE PASSAGEIROS — IMPARES

SECÇÕES	N.º DE TRENS		Kilo-metragem	LOTAÇÕES		MEDIA DAS LOTAÇÕES		Apr. percentual
	Formados	em transito		Offerecida	Aproveitada	Offer	Appr	
D. Pedro II a Belem	2.926	—	181.412	1.315.730	788.549	465	269	59,9
Belem a Barra do Pirahy	—	2.926	134.596	873.577	730.405	295	249	83,5
Barra do Pirahy a Entre Rios	—	1.460	129.940	546.581	283.511	374	194	51,8
Entre Rios a Santos Dumont	—	1.095	139.065	316.352	235.890	288	214	74,4
Santos Dumont a Lafayette	—	1.095	151.110	278.945	230.914	254	210	82,7
Lafayette a Bello Horizonte	—	726	129.228	206.920	159.449	283	219	77,2
SOMMA	2.926	7.302	865.351	3.538.105	2.428.718	345	237	68,8
SUBURBIOS E P. PERCURSO								
D. Pedro II a Belem	64.144	—	1.478.331	18.081.494	10.278.041	282	160	56,9
TOTAL	67.070	7.302	2.343.682	21.619.599	12.706.759	291	171	58,7
P A R E S								
Belem a D. Pedro II	—	2.927	181.474	1.317.389	788.206	450	269	59,9
Barra do Pirahy a Belem	2	2.925	134.642	1.166.306	716.373	398	244	61,8
Entre Rios a Barra do Pirahy	365	1.095	129.940	539.151	260.731	369	179	48,3
Santos Dumont a Entre Rios	—	1.095	139.065	411.931	291.377	282	266	70,9
Lafayette a Santos Dumont	365	730	151.110	301.189	240.681	275	220	80,0
Bello Horizonte a Lafayette	726	—	129.228	216.300	153.116	297	211	70,8
SOMMA	1.458	8.772	865.459	3.952.266	2.450.484	386	239	62,0
SUBURBIOS E P. PERCURSO								
Belem a D. Pedro II	47.462	16.681	1.478.331	18.081.494	10.278.041	282	160	56,9
TOTAL	48.920	25.453	2.343.790	22.033.760	12.728.525	296	171	57,9
TOTAL GERAL	115.990	32.755	4.687.472	43.653.359	25.435.284	294	171	58,3

TRENS MIXTOS E DE CARGAS — IMPARES

Maritima a Belem	7.538	208	289.131	4.198.479	2.296.888	542	296	54,7
Belem a Barra do Pirahy	3.300	1.354	207.304	2.256.616	1.978.782	484	424	87,7
Barra do Pirahy a Entre Rios	1.685	365	182.450	1.064.562	920.508	519	450	86,3
Entre Rios a Santos Dumont	2.619	365	333.881	1.010.939	931.328	338	312	92,3
Santos Dumont a Lafayette	1.732	—	233.674	665.840	639.412	384	369	96,0
Lafayette a Bello Horizonte	974	—	159.887	347.373	318.371	356	327	91,8
SOMMA	17.848	2.292	1.406.327	9.543.809	7.085.289	475	352	70,8
P A R E S								
Belem a Maritima	4.258	3.477	288.414	4.161.627	2.474.116	539	319	59,4
Barra do Pirahy a Belem	2.331	2.338	207.994	2.999.508	2.012.412	642	432	67,1
Entre Rios a Barra do Pirahy	1.425	607	180.848	1.041.961	885.628	514	436	85,2
Santos Dumont a Entre Rios	2.323	616	328.116	1.400.153	920.984	478	314	65,7
Lafayette a Santos Dumont	1.474	243	230.924	715.459	630.412	417	367	88,1
Bello Horizonte a Lafayette	722	217	153.181	372.429	306.463	396	326	84,3
SOMMA	12.533	7.498	1.389.477	10.691.137	7.230.015	534	361	67,8
TOTAL	30.381	9.790	2.795.804	20.234.946	14.315.304	506	357	70,6

TRENS ESPECIAES — IMPARES (Continuação)

SECÇÕES	N.º DE TRENS		Kilo-metragem	LOTAÇÕES		MEDIA DAS LOTAÇÕES		Apr. percentual
	Formados	em transito		Offerecida	Aproveitada	Offer.	Appr	
D. Pedro II a Belem	225	24	7.545	76.956	56.089	309	225	73,7
Belem a Barra do Pirahy	3	73	3.358	30.974	17.716	387	222	57,3
Barra do Pirahy a Entre Rios	4	17	1.594	6.840	2.412	327	115	35,2
Entre Rios a Santos Dumont	20	11	3.201	7.078	3.429	229	110	48,5
Santos Dumont a Lafayette	10	12	3.036	5.486	2.670	249	121	48,7
Lafayette a Bello Horizonte	19	6	3.357	5.960	3.024	239	121	50,7
SOMMA	281	143	22.091	133.294	85.340	315	202	64,9
SUBURBIOS E P. PERCURSO								
D. Pedro II a Belem	127	—	2.617	33.770	21.255	266	167	63,0
TOTAL	408	143	24.708	167.064	106.595	303	192	63,5
P A R E S								
Belem a D. Pedro II	17	220	7.533	79.565	50.983	336	215	64,0
Barra do Pirahy a Belem	6	78	3.732	38.538	18.705	458	223	48,5
Entre Rios a Barra do Pirahy	12	11	1.841	8.400	3.221	365	140	38,3
Santos Dumont a Entre Rios	5	7	1.242	4.547	1.728	379	143	38,0
Lafayatte a Santos Dumont	1	7	1.104	2.865	1.588	358	198	55,3
Bello Horizonte a Lafayette	17	1	2.126	5.500	3 334	306	185	60,5
SOMMA	58	324	17.578	139.415	79.559	364	208	57,1
SUBURBIOS E P. PERCURSO								
Belem a D. Pedro II	109	8	2.330	31.930	20.015	273	171	62,7
TOTAL	167	332	19.908	171.345	99.574	343	199	58,3
TOTAL GERAL	575	475	44.616	338.409	206.169	323	196	60,9
T O T A E S								
Total de passageiros	115.990	32.755	4.687.472	38.796.107	25.435.284	260	172	65,7
» » mixtos e de cargas	30.381	9.790	2.795.804	20.234.946	14.315.302	510	356	70,3
» » especiaes	575	475	44.616	338.409	206.169	323	196	61,0
TOTAL GERAL	146.946	43.020	7.527.892	59.369.462	39.956 755	312	210	67,4
TRENS DE PASSAGEIROS — IMPARES					RAMAL DE S. PAULO			
Barra do Pirahy a Cachoeira	991	1.465	323.302	841.097	527.061	343	215	62,6
Cachoeira a Jacarehy	104	2.091	311.690	747.260	605.962	340	276	81,0
Jacarehy a Norte	—	2.195	201.940	608.741	574.777	277	262	94,5
SOMMA	1.095	5.751	836.932	2.197.098	1.707.800	321	249	78,0
SUBURBIOS								
Mogy a Norte	4 496	—	189.304	1.215.920	838.031	270	186	69,0
TOTAL	5.591	5.751	1.026.236	3.413.018	2.545.831	301	224	74,6
P A R E S								
Cachoeira a Barra do Pirahy	365	2.091	323.302	840.812	557.171	343	227	66,2
Jacarehy a Cachoeira	—	2.195	311.690	746.320	605.361	341	276	81,0
Norte a Jacarehy	2.195	—	201.940	594.542	572.567	271	261	96,3
SOMMA	2.560	4.286	836.932	2.181.674	1.735.099	320	253	79,5
SUBURBIOS								
Norte a Mogy	4.498	—	189.402	1.216.730	828.571	270	184	68,0
TOTAL	7.058	4.286	1.026.334	3.398.404	2.563.670	300	226	75,7
TOTAL GERAL	12.649	10 037	2.052.570	6.811.422	5 109.501	301	226	75,0

TRENS MIXTOS E DE CARGAS — IMPARES

(Continuação)

SECÇÕES	N.º DE TRENS		Kilo-metragem	LOTAÇÕES		MEDIA DAS LOTAÇÕES		Apr. percentual
	Formados	em transito		Offerecida	Aproveitada	Offer.	Appr.	
Barra do Pirahy a Cachoeira.....	1.873	626	375.249	1.501.813	1.258.169	602	504	82,9
Cachoeira a Jacarehy.....	1.298	857	303.176	984.684	877.925	457	407	89,0
Jacarehy a Norte — (cargas).....	1.307	1.217	227.877	1.028.593	956.869	407	375	93,3
SOMMA.....	4.471	2.700	906.302	3.515.090	3.092.963	490	430	88,0
P A R E S								
Cachoeira a Barra do Pirahy.....	1.814	659	371.167	1.453.180	1.298.229	588	525	89,1
Jacarehy a Cachoeira.....	927	1.216	300.999	985.035	929.430	460	433	94,3
Norte — (cargas) a Jacarehy.....	2.604	—	227.104	1.103.049	997.600	423	384	90,0
SOMMA.....	5.345	1.875	899.270	3.541.264	3.225.259	494	446	91,0
TOTAL.....	9.823	4.575	1.805.572	7.056.354	6.318.222	487	440	89,5

TRENS ESPECIAES — IMPARES

Barra do Pirahy a Cachoeira.....	25	48	7.630	32.039	16.457	438	225	51,4
Cachoeira a Jacarehy.....	21	45	5.526	19.975	11.226	302	170	56,3
Jacarehy a Norte.....	15	55	4.150	19.790	11.165	283	159	56,4
SOMMA.....	61	148	17.306	71.804	38.848	343	186	54,3
SUBURBIOS								
Mogy a Norte.....	8	—	317	2.160	1.217	270	152	56,4
TOTAL.....	69	148	17.623	73.964	40.065	348	188	54,1
P A R E S								
Cachoeira a Barra do Pirahy.....	46	20	6.805	32.280	17.052	489	258	52,8
Jacarehy a Cachoeira.....	23	30	3.001	17.040	8.387	322	158	49,2
Norte a Jacarehy.....	41	—	2.416	13.447	7.732	328	188	57,5
SOMMA.....	110	50	12.222	62.767	33.171	392	207	52,8
SUBURBIOS								
Norte a Mogy.....	7	—	268	1.890	1.185	270	169	62,7
TOTAL.....	117	50	12.490	64.657	34.356	387	205	53,2
TOTAL GERAL.....	186	198	30.113	138.621	74.421	359	193	53,6
T O T A E S								
Total de passageiros.....	12.649	10.037	2.052.570	6.811.422	5.109.501	301	226	75,0
» » mixtos e de cargas.....	9.823	4.575	1.805.572	7.056.354	6.318.222	487	440	89,5
» » especiaes.....	186	198	30.113	138.621	74.421	359	193	53,6
TOTAL GERAL.....	22.658	14.810	3.888.155	14.006.397	11.502.144	374	307	82,0

RAMAL DE SANTA CRUZ

TRENS DE PASSAGEIROS — (P. Percurso) (Continuação)

SECÇÕES	N.º DE TRENS		Kilo-metragem	LOTAÇÕES		MEDIA DAS LOTAÇÕES		Apr. percen-tual
	Formados	em transito		Offerecida	Aproveitada	Offer.	Appr.	
Deodoro a Matadouro	—	13.396	386.723	3.088.812	2.055.745	221	149	66,4
Matadouro a Deodoro	12.666	730	386.723	3.088.812	2.055.745	221	149	66,4
TOTAL	12.666	14.126	773.446	6.177.624	4.111.490	221	149	66,4
TRENS MIXTOS E DE CARGA								
Deodoro a Matadouro	419	948	44.764	703.445	323.055	515	236	45,9
Matadouro a Deodoro	1.003	364	44.765	710.468	338.259	517	247	47,5
TOTAL	1.422	1.312	89.529	1.413.913	661.314	516	242	46,7
TRENS ESPECIAES								
Deodoro a Matadouro	33	186	2.034	66.309	44.074	303	201	66,5
Matadouro a Deodoro	207	5	1.681	65.986	45.833	331	216	69,6
TOTAL	240	191	3.715	132.295	89.907	306	208	68,0
TOTAL GERAL	14.328	15.629	866.687	7.723.832	4.862.711	258	162	63,0

RAMAL DE MANGARATIBA

TRENS DE PASSAGEIROS — (P. Percurso)

Sta. Cruz a Mangaratiba	365	730	53.104	238.280	68.982	217	63,0	37,4
Mangaratiba a Sta. Cruz	1.095	—	53.104	238.280	86.629	217	79,1	36,4
TOTAL	1.460	730	106.208	476.560	155.611	217	71,0	35,4
TRENS MIXTOS E DE CARGAS								
Sta. Cruz a Mangaratiba	—	364	17.472	210.347	92.427	577	254	44,0
Mangaratiba a Sta. Cruz	365	—	17.520	210.834	95.305	577	261	45,2
TOTAL	365	346	34.992	421.181	187.732	577	256	44,5
TRENS ESPECIAES								
Sta. Cruz a Mangaratiba	3	8	513	2.865	1.342	260	124	46,9
Mangaratiba a Sta. Cruz	10	—	465	2.635	1.187	263	118	45,1
TOTAL	13	8	978	5.500	2.529	262	120	46,0
TOTAL GERAL	1.838	1.102	142.178	903.241	345.872	307	117	39,2

TRENS DE PASSAGEIROS — (P. Percurso) RAMAL DE PARACAMBY (Continuação)

SECÇÕES	N.º DE TRENS		Kilo-metragem	LOTAÇÕES		MEDIA DAS LOTAÇÕES		Apr. percentual
	Formados	em transito		Offerecida	Aproveitada	Offer.	Appr.	
Belem a Paracamby	—	3.286	27.276	719.840	525.573	218	160	72,9
Paracamby a Belem	3.286	—	27.276	719.840	529.428	218	161	73,4
TOTAL	3.286	3.286	54.552	1.439.680	1.055.001	218	160	73,2
TRENS ESPECIAES								
Belem a Paracamby	—	1	8	230	155	230	155	67,4
Paracamby a Belem	1	—	8	230	155	230	155	67,4
TOTAL	1	1	16	460	310	230	155	67,4
TOTAL GERAL	3.287	3.287	54.568	1.440.140	1.055.311	219	160	73,2
TRENS MIXTOS E DE CARGAS			RAMAL DE LIMA DUARTE					
Bemfica a Lima Duarte	—	366	19.127	73.296	50.316	200	137	68,6
Lima Duarte a Bemfica	366	—	19.127	73.296	58.955	200	161	80,4
TOTAL	366	366	38.254	146.592	109.271	200	149	75,0
TRENS ESPECIAES								
Bemfica a Lima Duarte	—	3	157	594	260	198	86	43,8
Lima Duarte a Bemfica	3	—	157	594	154	198	51	25,9
TOTAL	3	3	314	1.188	414	198	69	34,8
TOTAL GERAL	369	366	38.568	147.780	109.685	201	148	74,3
BITOLA ESTREITA								
TRENS DE PASSAGEIROS—IMPARES			LINHA DO CENTRO E RAMAES					
Lafayette a G. Carneiro	730	—	93.440	116.800	70.008	159	95	59,8
G. Carneiro a Sete Lagôas	—	522	49.328	78.300	55.325	150	106	70,6
Sete Lagôas a Corintho	—	522	87.696	78.300	55.997	150	107	71,4
Corintho a Montes Claros	32	—	8.448	4.480	3.299	139	103	73,7
Burnier a Ponte Nova	730	—	74.786	95.940	57.100	131	78	59,6
Sabará a Sta. Barbara	365	—	27.921	31.335	21.561	86	59	68,7
G. Carneiro a Bello Horizonte	—	730	10.582	116.800	63.478	159	86	54,3
Bello Horizonte a G. Carneiro	522	—	7.462	78.300	51.857	150	99	66,3
SOMMA	2.379	1.774	359.663	600.255	378.625	144	91	63,0
SUBURBIOS								
Raposos a Bello Horizonte	1.825	—	49.215	281.280	203.538	154	111	72,2
TOTAL	4.204	1.774	408.878	881.535	582.163	147	97	66,3
PARES								
G. Carneiro a Lafayette	—	730	93.440	116.800	75.315	159	103	64,2
Sete Lagôas a G. Carneiro	—	524	49.517	78.600	60.611	150	118	77,0
Corintho a Sete Lagôas	534	—	88.032	78.600	58.326	150	112	74,1
Montes Claros a Corintho	32	—	8.448	4.480	3.656	139	114	81,6
Ponte Nova a Burnier	730	—	74.538	95.540	59.109	131	81	62,0
Santa Barbara a Sabará	365	—	27.921	31.350	22.238	86	61	71,0
Bello Horizonte a G. Carneiro	730	—	10.582	116.800	67.935	159	93	58,3
G. Carneiro a Bello Horizonte	—	524	7.491	78.600	55.220	150	105	70,2
SOMMA	2.381	1.778	359.969	600.770	402.410	144	96	67,0
SUBURBIOS								
Bello Horizonte a Raposos	1.825	—	49.215	283.413	183.716	155	100	64,6
TOTAL	4.206	1.778	409.184	884.183	586.126	148	98	66,3
TOTAL GERAL	8.410	3.552	818.062	1.765.718	1.168.289	147	97	66,1

TRENS ESPECIAES — IMPARES (Continuação)

SECÇÕES	N.º DE TRENS		Kilometragem	LOTAÇÕES		MEDIA DAS LOTAÇÕES		Apr. percentual
	Formados	em transito		Offerecida	Aproveitada	Offer.	Appr.	
Alfredo Maia a Sertão	35	—	2.724	3.716	1.058	106	30,2	28,4
Sertão a Governador Portella	2	31	825	2.319	920	70,0	27,9	39,7
Governador Portella a Entre Rios	7	15	1.322	1.168	202	53,1	9,18	17,3
Entre Rios a Porto Novo	6	11	1.088	360	40	21,2	2,35	11,1
Governador Portella a Juparanã	31	17	1.921	2.491	904	51,9	18,8	36,3
Juparanã a Valença	26	22	1.200	2.523	863	52,6	17,9	34,1
Valença a Sta. Rita de Jacutinga	12	9	1.576	1.538	504	73,3	24,0	32,8
Valença a Affonso Arinos	17	3	1.104	1.905	395	95,3	19,9	20,9
SOMMA	136	108	11.760	16.020	4.886	65,7	20,0	30,5
SUBURBIOS								
Alfredo Maia a Andrade de Araujo	38	—	761	6.840	4.500	180	118	65,8
TOTAL	174	108	12.521	22.860	9.386	103	33,2	40,9
PARES								
Sertão a Alfredo Maia	3	19	1.397	1.583	353	72,0	16,0	22,3
Governador Portella a Sertão	5	16	525	2.186	399	104	19,0	18,2
Entre Rios a Governador Portella	8	12	1.192	1.155	182	57,7	19,1	15,7
Porto Novo a Entre Rios	17	—	1.088	360	40	21,2	2,35	11,2
Juparanã a Governador Portella	9	32	1.686	2.402	705	58,6	17,2	29,3
Valença a Juparanã	33	13	1.150	3.153	833	68,5	18,1	26,4
Sta. Rita de Jacutinga a Valença	21	—	1.576	1.538	498	73,3	23,7	32,4
Affonso Arinos a Valença	19	1	1.104	2.060	398	103	19,9	19,3
SOMMA	115	93	9.718	14.437	3.408	69,5	16,3	23,8
SUBURBIOS								
Andrade de Araujo a Alfredo Maia	24	—	383	4.320	2.880	180	120	67,7
TOTAL	139	93	10.101	18.757	6.288	80,7	27,1	33,6
TOTAL GERAL	313	201	22.622	41.617	15.674	82,7	30,5	37,7
TOTAES								
Total de passageiros	30.989	10.950	1.067.209	6.703.100	4.711.523	160	112	70,2
» » mixtos e de cargas	5.999	4.338	515.069	2.234.996	1.642.093	216	159	73,6
» » especiaes	313	201	22.622	41.617	15.674	82,7	30,5	37,7
TOTAL GERAL	37.301	15.489	1.604.900	8.979.713	6.369.290	170	121	71,0

TRENS MIXTOS E DE CARGAS — RAMAL DE PIRANGA

Santos Dumont a Mercês	378	—	21.546	39.690	36.395	105	96,2	91,6
Mercês a Santos Dumont	378	—	21.546	37.900	36.403	100	96,3	96,0
SOMMA	756	—	43.092	77.590	72.798	103	96,2	94,0
TRENS ESPECIAES								
Santos Dumont a Mercês	18	—	971	1.785	555	98,7	30,8	31,0
Mercês a Santos Dumont	18	—	857	1.800	549	100	30,5	30,5
SOMMA	36	—	1.828	3.585	1.104	99,5	30,7	30,7
TOTAL	792	—	44.920	81.175	73.902	102	93,3	91,0

RAMAL DE PIQUETE

TRENS MIXTOS E DE CARGAS

(Fim)

SECÇÕES	N.º DE TRENS		Kilo-metragem	LOTAÇÕES		MEDIA DAS LOTAÇÕES		Apr percentual
	Formados	em transito		Offerecida	Aproveitada	Offer	Appr	
Lorena a Rodrigues Alves	495	—	8.415	37.125	26.136	75,0	52,7	70,5
Rodrigues Alves a Lorena	495	—	8.415	44.550	23.828	89,9	48,2	53,7
SOMMA	990	—	16.830	81.675	49.964	82,5	50,3	61,0
TRENS ESPECIAES								
Lorena a Rodrigues Alves	—	—	—	—	—	—	—	—
Rodrigues Alves a Lorena	—	—	—	—	—	—	—	—
SOMMA	—	—	—	—	—	—		
TOTAL	990	—	16.830	81.675	49.964	82,5	50,3	61,0

RAMAL DE BANANAL

TRENS MIXTOS E DE CARGAS

Saudade a Bananal	362	—	9.774	26.825	20.644	74,3	59,8	77,0
Bananal a Saudade	362	—	9.774	24.091	21.326	66,4	58,8	88,5
SOMMA	724	—	19.548	50.916	41.970	70,4	58,1	82,5
TRENS ESPECIAES								
Saudade a Bananal	—	—	—	—	—	—	—	—
Bananal a Saudade	—	—	—	—	—	—	—	—
SOMMA	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL	724	—	19.548	50.916	41.970	70,4	58,1	82,5

Resumo dos aproveitamentos da lotação offerecid

RESUMO

TRENS DE PASSAGEIROS

BITOLA LARGA

SECÇÕES E RAMAES	Numero de trens		Kilometragem	LOTAÇÕES		Média das lotações		Aprov. percentual
	Formados	Em transito		Offerecida	Aproveitada	Offer.	Aprov.	
Linha do Centro	115.990	32.755	4.687.472	43.653.359	25.435.284	260	172	65,7
Ramal de S. Paulo	12.649	10.037	2.052.570	6.811.422	5.109.501	300	226	75,
» » Sta. Cruz	12.666	14.126	773.446	6.177.624	4.111.490	231	153	66,5
» » Mangaratiba	1.460	730	106.208	476.560	155.611	218	71,0	32,6
» » Paracamby	3.286	3.286	54.552	1.439.680	1.055.001	219	161	73,3
» » Lima Duarte	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL	146.051	60.934	7.674.248	58.558.645	35.866.887	284	174	61,2
TRENS MIX. E DE CARGAS								
Linha do Centro	30.381	9.790	2.795.804	20.234.946	14.315.304	503	356	70,9
Ramal de S. Paulo	9.823	4.575	1.805.572	7.056.354	6.318.222	484	433	89,5
» » Sta. Cruz	1.422	1.312	89.529	1.413.913	661.314	519	242	46,7
» » Mangaratiba	365	364	34.992	421.181	187.732	578	258	44,5
» » Paracamby	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Lima Duarte	366	366	38.254	146.592	109.271	200	149	74,6
TOTAL	42.357	16.407	4.764.151	29.272.986	21.591.843	498	367	73,7
TRENS ESPECIAES								
Linha do Centro	575	475	44.616	338.409	206.169	322	196	60,9
Ramal de S. Paulo	186	198	30.113	138.621	74.421	360	193	53,6
» » Sta. Cruz	240	191	3.715	132.295	89.907	307	208	67,8
» » Mangaratiba	13	8	978	5.500	2.529	262	120	46,0
» » Paracamby	1	1	16	460	310	230	155	67,4
» » Lima Duarte	3	3	314	1.188	414	198	69,0	34,8
TOTAL	1.018	876	79.752	616.473	373.750	325	197	60,6
TOTAL GERAL	189.426	78.217	12.518.151	88.448.104	57.832.480	330	218	65,4

pelas locomotivas dos trens, durante o anno de 1933

GERAL

BITOLA ESTREITA

SECÇÕES E RAMAES	Numero de trens		Kilometragem	LOTAÇÕES		Média das lotações		Aprov. percentual
	Formados	Em transito		Offerecida	Aproveitada	Offer.	Aprov.	
Linha do Centro	8.410	3.552	818.062	1.765.718	1.168.289	148	97,6	66,1
Linha Auxiliar e Rêde	30.989	10.950	1.065.539	6.703.100	4.711.523	160	112	70,1
Ramal de Piranga	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Piquete	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Bananal	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL	39.399	14.502	1.883.601	8.468.818	5.879.812	157	109	69,4
Total da Bitola Larga	146.051	60.934	7.674.248	58.558.645	35.866.887	284	174	61,2
TOTAL	185.450	75.436	9.557.849	67.027.463	41.746.699	257	160	62,3
TRENS MIX. E DE CARGAS								
Linha do Centro	16.726	6.211	2.010.714	4.240.628	3.644.352	185	159	85,9
Linha Auxiliar e Rêde	5.999	4.338	515.069	2.234.996	1.642.093	215	159	73,7
Ramal de Piranga	756	—	43.092	77.590	72.798	105	96,1	93,7
» » Piquete	990	—	16.830	81.675	49.964	82,6	50,5	61,1
» » Bananal	724	—	19.548	50.916	41.970	70,3	58,0	82,5
TOTAL	25.195	10.549	2.605.253	6.685.805	5.451.177	187	153	81,5
Total da Bitola Larga	42.357	16.407	4.764.151	29.272.986	21.591.843	498	367	73,7
TOTAL	67.552	26.956	7.369.404	35.958.791	27.043.020	380	286	75,2
TRENS ESPECIAES								
Linha do Centro	281	113	39.682	56.399	20.414	143	51,8	36,2
Linha Auxiliar e Rêde	313	201	22.622	41.617	15.674	81,0	30,5	37,6
Ramal de Piranga	36	—	1.828	3.585	1.104	99,5	37,0	30,8
» » Piquete	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Bananal	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL	630	314	64.132	101.601	37.192	108	39,4	36,6
Total da Bitola Larga	1.018	876	79.752	616.473	373.750	325	197	60,6
TOTAL	1.648	1.190	143.884	718.074	410.942	253	145	57,2
Total geral da bitola estreita	65.224	25.365	4.552.986	15.256.224	11.368.181	168	125	74,5
Total geral da bitola larga	189.426	78.217	12.518.151	88.448.104	57.832.480	330	218	65,4
RESUMO TOTAL	254.650	103.582	17.071.137	103.704.328	69.200.661	289	193	67,0

NUMERO DE TRENS POR SECÇÕES

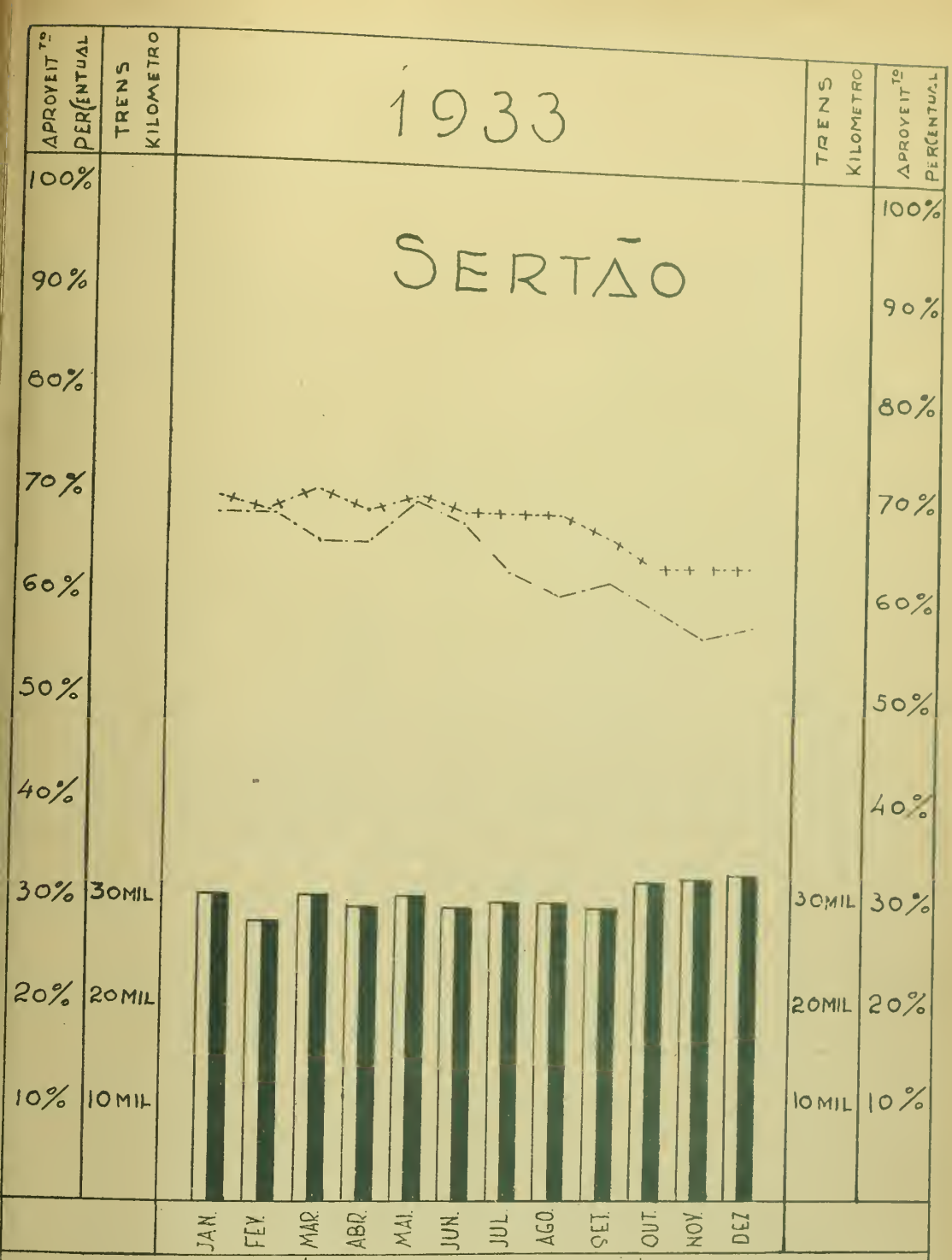
BITOLA LARGA	TRENS DE PA							
	SUBURBIOS				PEQUENO PERCURSO			
	REGULARES		ESPECIAES		REGULARES		ESPECIAES	
	Formados	Em transito	Formados	Em transito	Formados	Em transito	Formados	Em transit
D. Pedro II — Belem	64.676	—	170	—	46.930	16.681	66	
Belem — Barra do Pirahy	—	—	—	—	—	—	—	—
Barra do Pirahy — Entre Rios	—	—	—	—	—	—	—	—
Entre Rios — Santos Dumont	—	—	—	—	—	—	—	—
Santos Dumont — Lafayette	—	—	—	—	—	—	—	—
Lafayette — Bello Horizonte	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de S. Paulo	8.994	—	15	—	—	—	—	—
Ramal de Sta. Cruz	—	—	—	—	12.666	14.126	23	1
Ramal de Mangaratiba	—	—	—	—	1.460	730	5	
Ramal de Paracamby	—	—	—	—	3.286	3.286	1	
Ramal de Lima Duarte	—	—	—	—	—	—	—	—
Somma da bitola larga em 1933	73.670	—	185	—	64.342	34.823	95	2
Somma da bitola larga em 1932	69.449	—	—	—	98.976	—	—	—
Differença em 1933	+4.221	—	—	—	—34.634	—	—	—
BITOLA ESTREITA								
Lafayette — Sete Lagôas	—	—	—	—	—	—	—	—
Sete Lagôas — Montes Claros	—	—	—	—	—	—	—	—
Linha Auxiliar	24.090	8.030	62	—	—	—	—	—
Rêde Fluminense	3.285	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Ponte Nova	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Sta. Barbara	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Bello Horizonte	3.650	—	—	—	—	—	—	—
» » Pirapóra	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Diamantina	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Piranga	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Piquete	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Bananal	—	—	—	—	—	—	—	—
Somma da bitola estreita em 1933	31.025	8.030	62	—	—	—	—	—
Somma da bitola estreita em 1932	39.894	—	—	—	—	—	—	—
Differença em 1933	—8.869	—	—	—	—	—	—	—
Somma geral em 1933	104.695	8.030	247	—	64.342	34.823	95	23
Somma geral em 1932	109.343	—	—	—	98.976	—	—	—
Differença em 1933	—4.648	—	—	—	—34.634	—	—	—

RAMAES DURANTE O ANNO DE 1933

SAGEIROS									
INTERIOR				MIXTOS E DE CARGAS		EM SERVIÇO PROPRIO		TOTAES	
REGULARES		ESPECIAES							
Formados	Em transito	Formados	Em transito	Formados	Em transito	Formados	Em transito	Formados	Em transito
2.926	2.927	242	244	11.796	3.685	3.165	—	129.971	23.545
2	5.851	9	151	5.631	3.692	5.805	—	11.447	9.694
365	2.555	16	28	3.110	972	798	—	4.289	3.555
—	2.190	25	18	4.942	981	1.877	—	6.844	3.189
365	1.825	11	19	3.206	243	880	—	4.462	2.087
726	726	36	7	1.696	217	2.318	—	4.776	950
3.655	10.037	171	198	9.823	4.575	8.880	—	31.538	14.810
—	—	217	179	1.422	1.312	1.001	—	15.329	15.629
—	—	8	6	365	364	653	—	2.491	1.102
—	—	—	—	—	—	—	—	3.287	3.287
—	—	3	3	366	366	—	—	369	369
8.039	26.111	738	853	42.357	16.407	25.377	—	214.803	78.217
29.057	—	3.355	—	52.712	—	19.697	—	273.246	—
—21.018	—	—2.617	—	—10.355	—	+5.680	—	—58.443	—
730	1.776	45	48	5.072	3.576	1.149	—	6.996	5.400
588	522	50	15	3.265	810	703	—	4.606	1.347
1.460	2.190	83	104	2.734	2.876	4.036	—	32.465	13.200
2.154	730	168	97	3.265	1.462	2.231	—	11.103	2.289
1.460	—	36	18	2.536	96	1.300	—	5.332	114
730	—	33	9	2.353	—	—	—	3.116	9
1.252	1.254	40	19	1.596	1.708	943	—	7.481	2.981
—	—	42	2	1.018	14	1.189	—	2.249	16
—	—	35	2	886	7	1.190	—	2.111	9
—	—	36	—	756	—	582	—	1.374	—
—	—	—	—	990	—	—	—	990	—
—	—	—	—	724	—	563	—	1.287	—
8.374	6.472	568	314	25.195	10.549	13.886	—	79.110	25.365
11.913	—	837	—	34.229	—	14.505	—	101.378	—
—3.539	—	—269	—	—9.034	—	—619	—	—22.268	—
16.413	32.583	1.306	1.167	67.552	26.956	39.263	—	293.913	103.582
40.970	—	4.192	—	86.941	—	34.202	—	374.624	—
—24.557	—	—2.886	—	—19.389	—	+5.061	—	—80.711	—

TRENS-Km. de diversas especies em cada uma das secções e ramaes durante o anno de 1933 comparados com os do anno de 1932

SECÇÕES E RAMAES	TRENS DE PASSAGEIROS						MIXTOS E DE CARGAS	EM SERVIÇO PROPRIO	TOTAES		Differença em 1933
	SUBURBIOS		PEQUENO PERC.		INTERIOR						
	Regulares	Espec.	Regulares	Espec.	Regulares	Especiaes			1933	1932	
BITOLA LARGA											
D. Pedro II — Belem	1.112.424	2.922	1.844.238	2.025	362.886	15.078	577.545	53.697	3.970.815	3.843.792	+ 127.023
Belem — Barra do Pirahy	—	—	—	—	269.238	7.090	415.298	54.493	746.119	705.808	+ 40.311
Barra do Pirahy — Entre Rios	—	—	—	—	259.880	3.435	363.298	19.779	646.392	674.738	— 28.346
Entre Rios — Santos Dumont	—	—	—	—	278.130	4.443	661.997	37.100	981.670	1.014.409	— 32.739
Santos Dumont — Lafayette	—	—	—	—	302.220	4.140	464.598	36.694	807.652	824.441	— 16.789
Lafayette — Bello Horizonte	—	—	—	—	258.456	5.483	313.068	55.888	632.895	622.138	+ 10.757
Ramal de S. Paulo	378.706	585	—	—	1.673.864	29.528	1.805.572	174.683	4.062.938	3.164.561	+ 898.377
» » Sta. Cruz	—	—	773.446	869	—	2.846	89.529	18.961	885.651	871.651	+ 14.000
» » Mangaratiba	—	—	106.208	338	—	640	34.992	12.444	151.622	151.520	+ 3.102
» » Paracamby	—	—	54.552	16	—	—	—	—	54.568	54.678	— 110
» » Lima Duarte	—	—	—	—	—	314	38.254	—	38.568	47.580	— 9.012
Somma da bitola larga em 1933	1.491.130	3.507	2.778.444	3.248	3.404.674	72.997	4.764.151	463.739	12.981.890	—	—
Somma da bitola larga em 1932	1.346.329	—	2.774.943	—	2.908.947	213.441	4.375.970	355.686	—	11.975.316	—
Differença em 1933	+ 144.801	—	+ 3.501	—	+ 495.727	—140.444	+ 388.181	+108.053	—	—	+1.006.574
BITOLA ESTREITA											
Lafayette — Sete Lagôas	—	—	—	—	285.725	5.952	690.448	43.034	1.025.159	571.111	+ 454.048
Sete Lagôas — Montes Claros	—	—	—	—	192.624	13.319	725.043	21.704	952.690	1.413.205	— 460.515
Linha Auxiliar	706.640	1.144	—	—	205.745	10.161	292.218	76.801	1.292.709	1.293.787	— 1.078
Rêde Fluminense	19.710	—	—	—	133.444	11.317	222.851	18.757	406.079	405.392	+ 1.687
Ramal de Ponte Nova	—	—	—	—	149.321	5.396	159.656	14.658	329.034	235.386	+ 93.648
» » Sta. Barbara	—	—	—	—	55.842	2.852	132.538	—	191.232	206.159	— 14.927
» » Bello Horizonte	98.430	—	—	—	36.117	846	44.516	20.045	199.954	121.980	+ 77.974
» » Pirapóra	—	—	—	—	—	6.352	141.746	49.316	197.414	158.700	+ 38.714
» » Diamantina	—	—	—	—	—	4.965	116.767	18.352	140.084	153.837	— 13.753
» » Piranga	—	—	—	—	—	1.828	43.092	23.158	68.078	68.033	+ 45
» » Piquete	—	—	—	—	—	—	16.830	—	16.830	16.283	+ 4.547
» » Bananal	—	—	—	—	—	—	19.548	12.058	31.606	39.713	— 8.107
Somma da bitola estreita em 1933	824.780	1.144	—	—	1.058.821	62.988	2.605.253	297.883	4.850.869	—	—
Somma da bitola estreita em 1932	857.904	—	—	—	967.732	66.342	2.491.464	300.144	—	4.683.586	—
Differença em 1933	—33.124	—	—	—	+ 91.089	— 3.354	+ 113.789	— 2.261	—	—	+ 167.283
Somma geral em 1933	2.315.910	4.651	2.778.444	3.248	4.463.495	135.985	7.369.404	761.622	17.832.759	—	—
Somma geral em 1932	2.204.233	—	2.774.943	—	3.876.679	279.783	6.867.434	655.830	—	16.658.902	—
Differença em 1933	+ 111 677	—	+ 3.501	—	+ 586.816	—143.798	+ 501.970	+105.792	—		+1.173 857



TRENS DE PASSAGEIROS

BITOLA DE 1,00

LEGENDA

Trens impares

" pares

Aproveitamento percentual dos trens impares

Aproveitamento percentual dos trens pares

E.F.C.B.

MOVIMENTO

VISTO

CONFERIU

LEO TELLES FERREIRA

COPIOU EM 4-11-36

Trens-kilometro de diversas especies, em 1933, comparados com os do anno de 1932

SERVIÇOS	1933	1932	Differença em 1933
Trens de suburbios — Rio	1.115.346	1 081 089	+ 34 257
» » » — S. Paulo	379.291	265 240	+ 114 051
» » » — Linha Auxiliar	707.784	716 628	— 8 844
» » » — Rêde Fluminense	19.710	19 764	— 54
» » » — Bello Horizonte	98.430	121 512	— 23 082
» » viajantes, regulares e pequeno percurso	7.245.187	6 651.622	+ 593 565
Trens de viajantes especiaes	135 985	279 783	— 143 798
» mixtos e de cargas e de serviço proprio	8.131 026	7.523 264	+ 607 762
TOTAL	17.832.759	16.658 902	+ 1 173 857

Percurso kilometrico dos trens e vehiculos de 1924 a 1933

O percurso dos trens passou:

de 16.340.140 kilometros em 1924
a 17.320.100 » » 1925
a 17.049.165 » » 1926
a 18.000.974 » » 1927
a 19.731.027 » » 1928
a 20.347.675 » » 1929
a 18.687.999 » » 1930
a 17.905.245 » » 1931
a 16.658.902 » » 1932
a 17.832.759 » » 1933

representando um accrescimo de 7,5% em relação ao anno de 1932

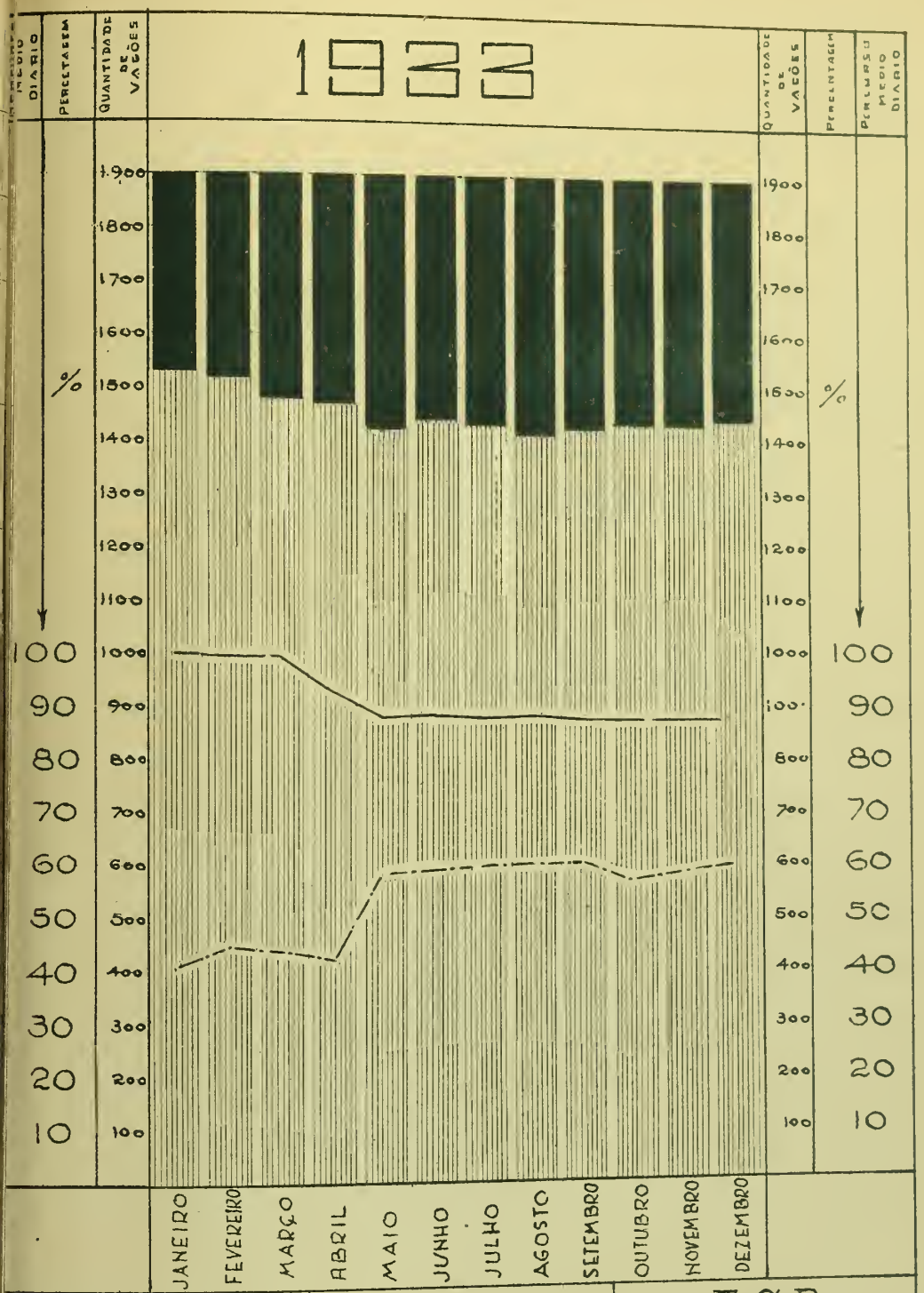
O percurso dos vehiculos passou:

de 332.357.661 kilometros em 1924
a 353.028.636 » » 1925
a 347.492.130 » » 1926
a 357.810.106 » » 1927
a 373.901.996 » » 1928
a 389.877.814 » » 1929
a 341.029.872 » » 1930
a 147.640.838 » » 1931
a 137.578.850 » » 1932
a 151.153.655 » » 1933

representando um accrescimo de 9,5% em relação ao anno de 1932.

Quadro demonstrativo do percurso e aproveitamento dos carros e vagões — Bitola larga e ramaes, durante o anno de 1933

ESPECIES	Séries	QUANTIDADES		Lotação média dos vagões	KILOMETROS PERCORRIDOS			Aproveitamento percentual	Percurso medio por vehiculo	
		Total existente	Média em trafego		Carregado	Vasio	Total		Annual	Diario
Administração	A	10	9	—	80.149	19.299	99.448	80,7	11.300	30,2
Passageiros de 1.ª classe	B	90	70	—	6.561.398	126.399	6.687.797	98,2	95.500	261,5
» » 1.ª e 2.ª classes	B D	28	25	—	1.836.697	65.572	1.902.269	96,4	76.100	208,5
Salão	B.S	15	10	—	450.364	12.556	462.920	97,3	46.292	126,8
Administração	C	7	4	—	60.576	20.354	80.930	75,0	20.200	55,4
Passageiros de 2.ª classe	D	66	51	—	4.410.277	274.196	4.684.473	94,3	91.800	251,5
Dormitorio	D M	56	38	—	3.812.851	100.388	3.913.239	97,4	102.900	281,5
Enfermos	E	4	2	—	12.777	11.555	24.332	52,6	12.166	33,2
Chefe de trem e bagagem	F	27	23	—	3.336.338	20.141	3.356.479	99,4	146.100	400,5
Animaes de trato	G	5	5	—	78.169	41.872	120.041	65,2	24.000	65,8
Automotriz	L	5	5	—	115.807	518	116.325	99,3	23.250	63,8
Pagador	P	5	4	—	53.873	2.003	55.876	96,4	13.960	38,2
Correio	R	26	20	—	2.738.336	12.227	2.750.563	99,6	137.500	376,5
Restaurant	R T	15	8	—	851.726	7.184	858.910	99,4	117.250	294,0
Funebre de 1.ª classe	X	3	3	—	12.196	15.450	27.646	44,2	9.200	25,2
» » 2.ª classe	Z	4	4	—	8.549	12.786	21.335	40,1	5.330	14,6
Total de carros		366	281	—	24.420.083	742.500	25.162.583	96,8	89.600	245,5
VAGÕES FECHADOS	Q	75	34	12.000	586.648	19.828	606.476	96,7	17.820	48,9
	V	513	340	20.000	6.881.566	545.190	7.426.756	92,6	21.800	59,7
	V A	721	633	45.000	10.226.878	1.542.462	11.769.340	87,0	18.570	50,8
	V B	141	106	40.000	1.397.705	238.092	1.635.797	85,4	15.420	42,2
	V C	133	122	45.000	1.512.558	494.508	2.007.066	75,3	16.490	45,1
	V M	275	225	40.000	4.663.517	371.314	5.034.831	92,7	22.350	61,2
TOTAL		1.858	1.460	—	25.268.872	3.211.394	28.480.266	88,8	19.510	53,5
VAGÕES ABERTOS	N	235	202	20.000	1.079.779	446.855	1.526.634	70.7	7.550	20,6
	N A	448	373	45.000	2.921.088	662.069	3.583.157	81,6	9.600	26,2
	N B	77	45	40.000	235.216	65.190	300.406	78,4	6.660	18,3
	N C	162	161	45.000	556.186	556.609	1.112.795	49,9	6.920	18,9
	N D	294	143	30.000	903.367	249.743	1.153.110	78,1	8.070	22,1
	N L	518	345	45.000	2.407.861	532.674	2.940.535	82,0	8.530	23,4
TOTAL		1.734	1.269	—	8.103.497	2.513.140	10.616.637	50,5	8.390	23,0



VAGOES FECHADOS

BITOLA DE 1.60

– SERIES –

Q, V, VA, VB, VC, VM.

LEGENDA

Vagões existentes

" em trafego

percentagem percurso correspondentes sobre o total ——

percurso medio diario —.—.

E. F. C. B.

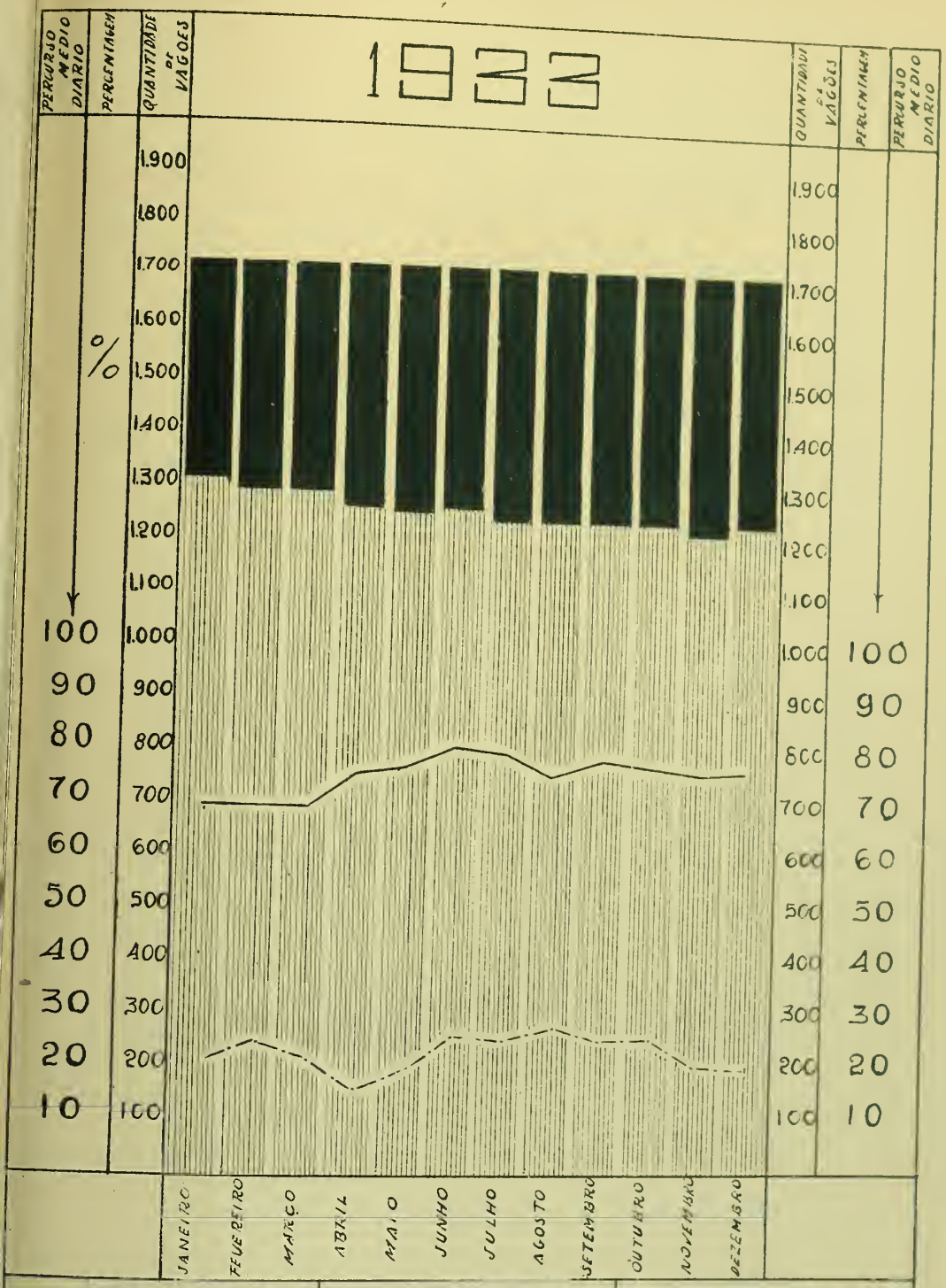
MOVIMENTO

VISTO .....

CONFERIO .....

Wilton Maia

DESENHOU EM 2/5/6/34



VAGÕES-ABERTOS

BITOLA DE 1,60

SERIES

N, NA, NB, NC, ND, NL

LEGENDA

VAGÕES EXISTENTES

VAGÕES EM TRAFEGO

PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL

PERCURSO MEDIO DIARIO

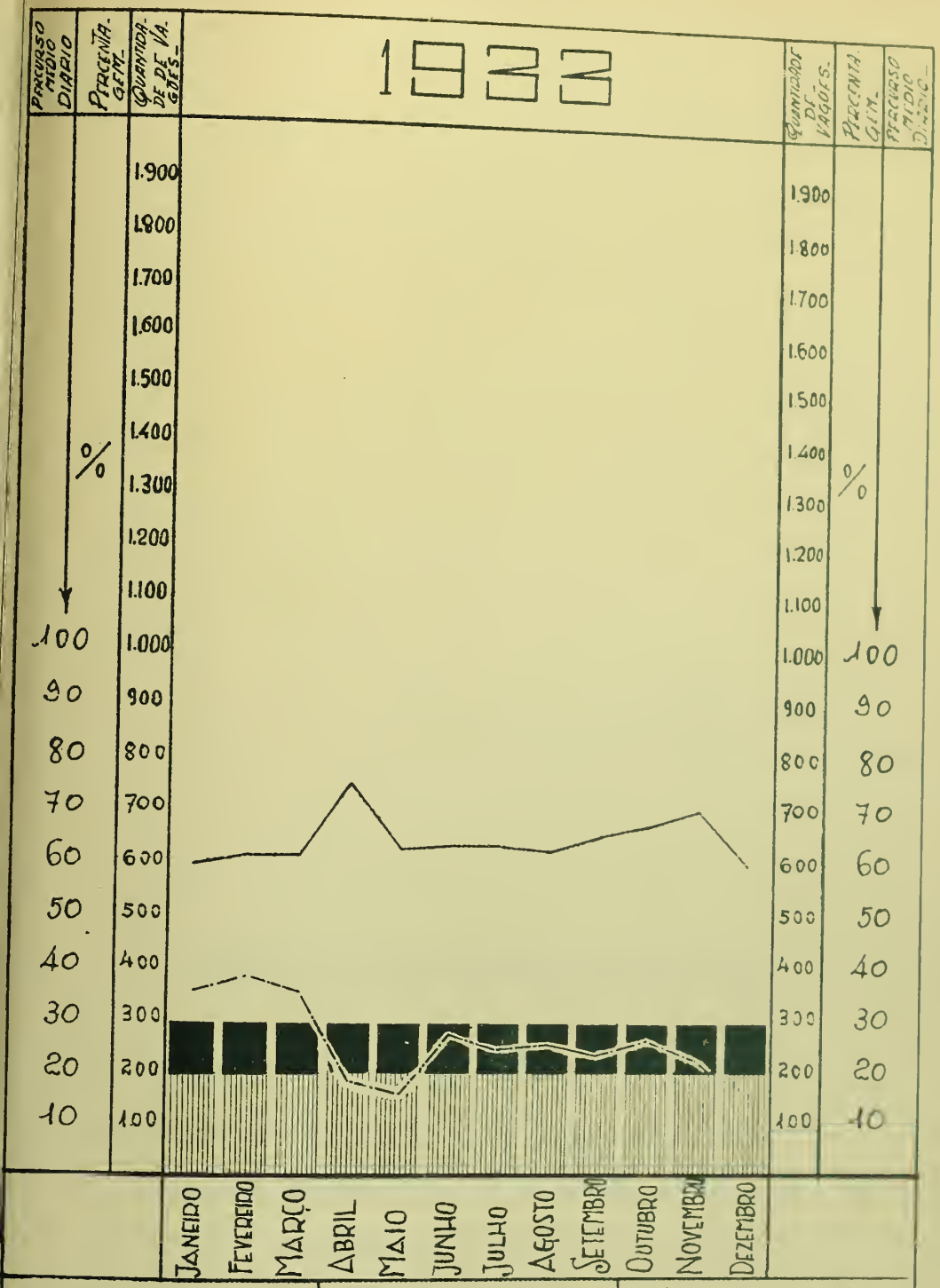
E.F.C.B

MOVIMENTO

VISTO .....

CONFERIU .....

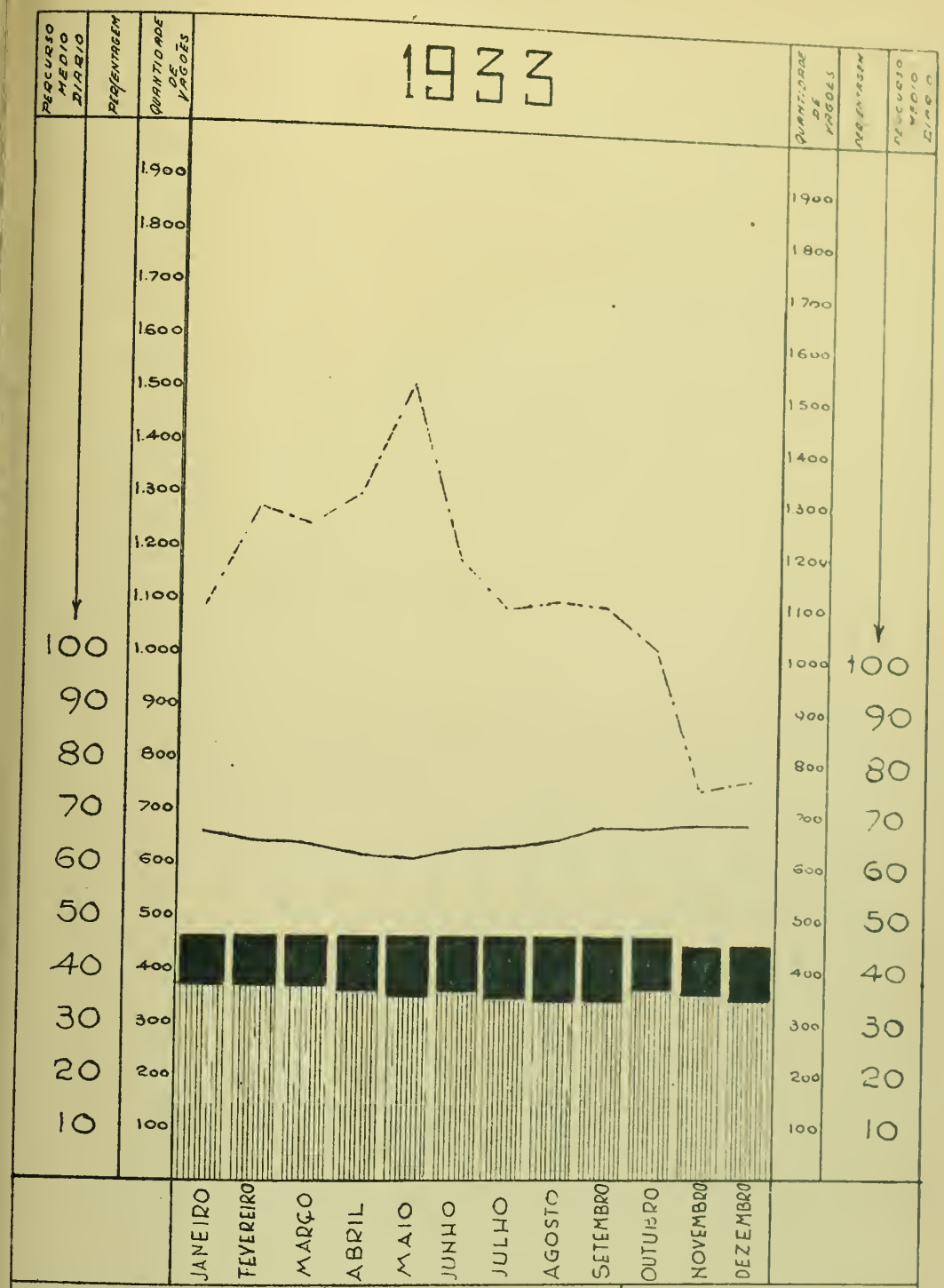
COPIOU .....



VAGÕES PRANCHAS
BITOLA : 1,60m
SERIES
T.TC.

LEGENDA
Vagões Existentes
" em trafego
Percentagem percurso carregados sobre o total
Percurso medio diario

E.F.C.P.
MOVIMENTO
Visto :
Conferiu :
Diniz
COP. 5-11-1936



VAGÕES DE ANIMAES

BITOLA DE 1.60

— SERIES —

H e HJ.

LEGENDA

Vagões existentes

" em trafego

Percentagem percurso carregados sobre o total

Percurso medio diario

E.F.C.B

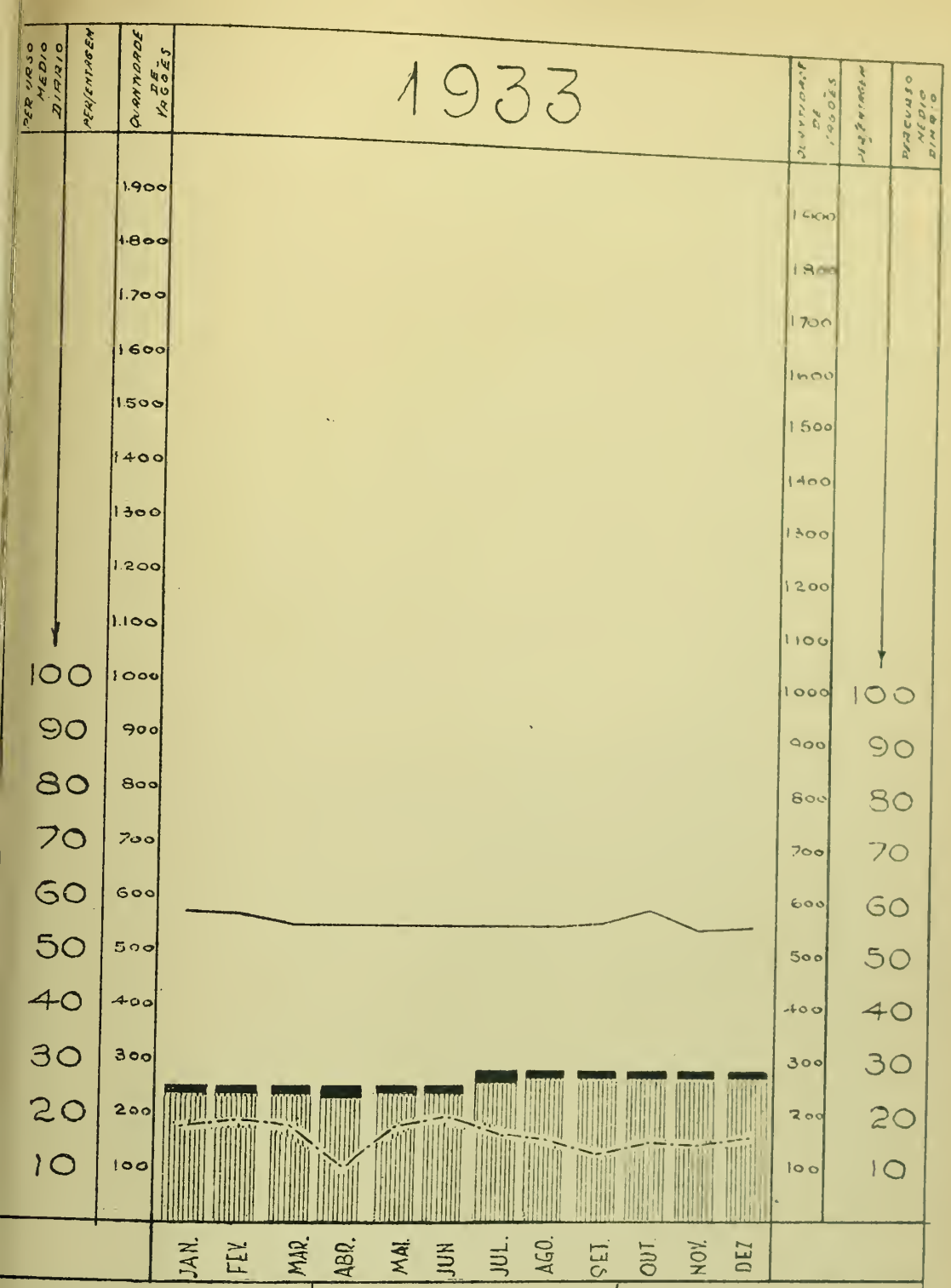
MOVIMENTO

VISTO

CONFERIU

Walter Oliveira

DESENHOU EM 11/10/36



VAGÕES DIVERSOS

BITOLA DE 1.60

- SERIES -

J, TG, TQ E VE

LEGENDA

Vagões existentes em trafego

percentagem percurso carregados sobre o total

Percurso medio diario

E.F.C.B.

MOVIMENTO

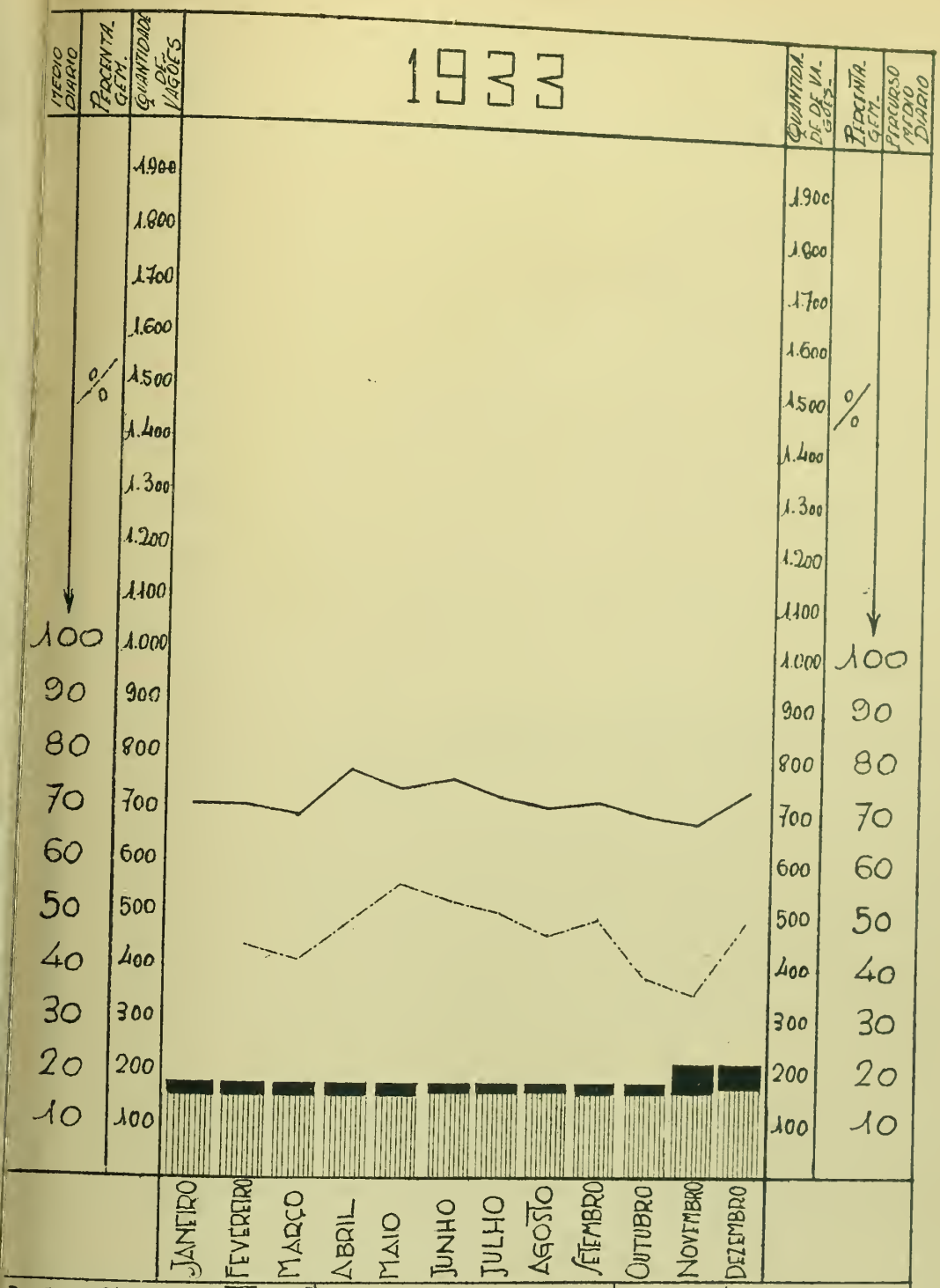
Visto ..

Conferiu ..

Wilton Maia

DESENHOU EM 15-6-934

Obs. - De Junho em diante foi incluido um vagão da nova serie VE.



VAGÕES VENTILADOS

BITOLA DE 1,60

SERIES

VK E VL

LEGENDA

Vagões existentes

" em trafego

Percentagem percurso carregados sobre o total

Percurso medio diario

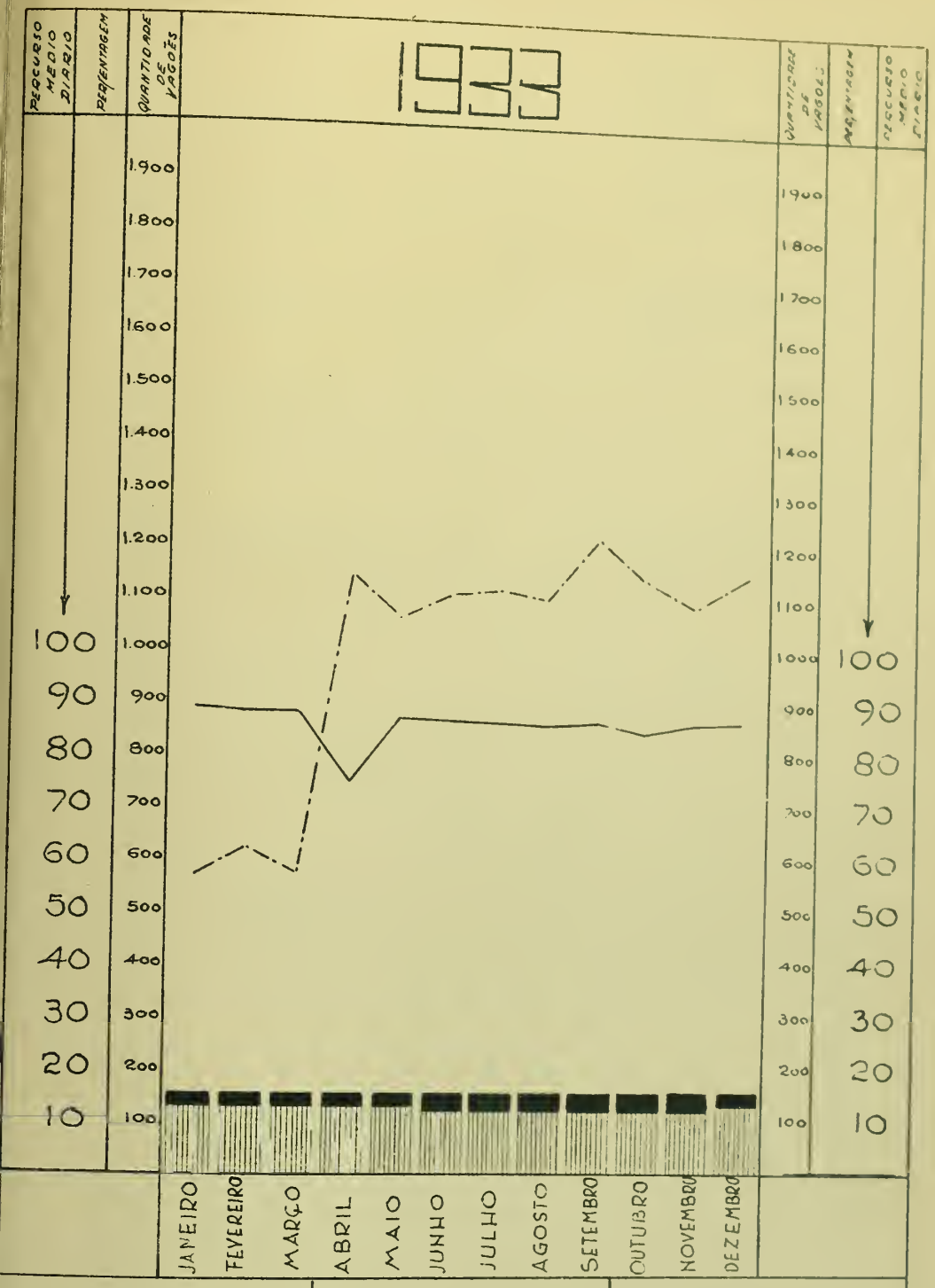
E. F. C. P.

MOVIMENTO

VISTO

CONFERIU

COD.



VAGOES ADIABATICOS

BITOLA DE 1.60

— SERIES —

VF E VQ

LEGENDA

Vagões existentes

" em trafego

Percentagem percurso carregados sobre o total

Percurso medio diario

E.F.C.B.

MOVIMENTO

VISTO

CONFERIU

DESENHOU EM 13-6-34

VAGÕES PRANCHAS	T	288	200	20.000	1.174.537	671.486	1.846.023	63,7	9.220	25,2
	T C	2	1	50.000	2.445	3.767	6.212	39,2	6.212	17,0
TOTAL		290	201	—	1.176.982	675.253	1.852.235	63,4	9.220	25,2
VAGÕES PARA ANIMAES	H	427	344	20.000	8.818.269	5.070.388	13.888.657	63,5	40.400	110,5
	H J	15	13	20.000	670.330	25.303	695.633	96,1	53.550	146,8
TOTAL		442	357	—	9.488.599	5.095.691	14.584.290	65,1	40.800	111,9
VAGÕES ESPECIAES	J	9	7	20.000	42.985	30.068	73.053	58,9	10.420	28,6
	T G	12	12	20.000	162.180	143.248	305.428	53,2	25.400	69,7
	P Q	262	236	20.000	581.553	499.189	1.080.742	53,8	45.900	125,8
	V E	1	1	45.000	37.162	1.389	38.551	96,6	38.551	180,8
	V F	98	72	20.000	3.486.871	116.016	3.602.797	97,0	50.000	136,9
	V K	205	159	20.000	1.539.666	722.230	2.261.896	68,1	14.210	38,9
	V L	15	13	45.000	550.417	86.555	636.972	86,3	49.000	134,2
	V Q	60	59	17.100	643.660	536.807	1.180.467	54,6	20.000	54,8
TOTAL		662	559	—	7.044.404	2.135.502	9.179.906	76,7	16.420	45,0
TOTAL DE VAGÕES		4.986	3.846	—	51.082.354	13.630.980	64.713.334	79,0	16.800	46,1
Total de carros inclusive os de suburbios e de pequeno percurso		716	585	—	55.469.844	742.542	56.212.386	98,6	96.000	263,5
TOTAL GERAL		5.702	4.431	—	106.552.198	14.373.522	120.925.720	88,1	27.250	74,7

Kilometros percorridos pelos carros dos trens de suburbios e pequeno percurso, inclusive os suburbios do ramal de S. Paulo

Passageiros de 1.ª classe	B	142	118	—	12.822.805	—	12.822.805	100	108.900	290,8
» 2.ª classe	D	177	164	—	17.084.511	—	17.084.511	100	104.100	285,5
Correio e Bagagem	F	20	11	—	795.280	—	795.280	100	72.200	198,0
Automotriz	L	1	1	—	4.104	42	4.146	98,9	4.146	13,7
Vagões para bagagem de pequeno percurso	V	5	5	20.000	269.716	—	269.716	100	54.000	148,0
Idem, idem	V A	1	1	45.000	59.892	—	59.892	100	59.892	164,0
Funebre de 1.ª classe	X	2	2	—	5.242	—	5.242	100	2.621	7,18
» » 2.ª classe	Z	2	2	—	8.211		8.211	100	4.105	12,5
TOTAL		350	304	—	31.049.761	42	31.049.803	100	102.100	279,5

Nota — O vagão VE foi entregue ao trafego em 2 de Junho de 1933.

Quadro demonstrativo do percurso e aproveitamento dos carros e vagões, durante o anno de 1933

BITOLA ESTREITA — (Lafayette a Montes Claros e ramaes)

ESPECIES	Séries	QUANTIDADES		Lotação média dos vagões	KILOMETROS PERCORRIDOS			Aproveitamento percentual	Percurso medio por vehiculo	
		Total existente	Média em trafego		Carregado	Vasio	Total		Annual	Diario
Administração	A	11	8	—	48.821	9.038	57.859	84,4	7.240	19,8
Passageiros de 1.ª classe	B	30	23	—	1.643.170	27.875	1.671.045	98,3	73.200	200,5
» » 1.ª e 2.ª classe	B D	7	4	—	168.013	5.154	173.167	96,9	43.400	118,8
» » 2.ª classe	D	28	24	—	1.551.936	100.732	1.652.668	93,9	68.900	188,8
Dormitorio	D M	4	3	—	93.352	3.957	97.309	95,8	32.400	88,9
Enfermos	E	1	1	—	2.095	1.431	3.526	59,2	3.526	9,68
Chefe de trem e bagagem	F	17	15	—	1.102.357	3.009	1.105.366	99,7	73.600	201,5
Animaes de trato	G	1	1	—	602	738	1.340	44,9	1.340	3,67
Pagador	P	4	3	—	27.267	2.708	29.975	91,0	9.990	27,7
Restaurant	R T	5	4	—	—	—	—	—	—	—
Funebre	X	1	1	—	607	703	1.310	46,4	1.310	3,58
TOTAL DE CARROS		109	87	—	4.638.220	155.345	4.793.565	97,0	55.000	150,7
VAGÕES FECHADOS	V	114	58	13.000	999.236	128.265	1.127.501	88,5	19.400	53,1
	V A	88	87	23.000	1.206.787	241.041	1.447.832	83,4	16.600	45,5
	V B	53	46	19.547	442.859	93.704	536.563	82,5	11.680	32,0
	V M	124	89	20.000	1.603.227	262.412	1.865.639	86,0	20.950	57,4
TOTAL		379	280	—	4.252.109	725.426	4.977.535	85,4	17.800	48,7
VAGÕES ABERTOS	N	2	2	40.000	13.424	9.882	23.306	57,6	11.650	31,9
	N A	183	179	22.400	842.866	423.638	1.266.504	66,5	7.060	19,4
	N B	50	—	22.000	—	—	—	—	—	—
	N L	32	31	22.000	180.391	101.093	281.484	64,2	9.060	24,8
	N M	153	150	20.000	1.064.535	432.503	1.497.038	71,1	9.970	27,3
	O	3	—	8.000	—	—	—	—	—	—
	O O	2	2	25.000	12.335	6.703	19.038	64,8	9.530	26,1
	O T	106	91	18.000	599.901	262.185	862.086	69,5	9.480	26,0
TOTAL		531	455	—	2.713.452	1.236.004	3.949.456	68,6	8.690	23,8
VAGÕES PRANCHAS	T	171	116	20.400	603.723	376.541	980.264	61,6	8.450	23,2
	T A	1	1	20.000	3.814	2.531	6.345	60,1	6.345	17,4
TOTAL		172	117	—	607.537	379.072	986.609	61,5	8.350	22,8

VAGÕES PARA ANIMAES	H.....	105	111	6.400	2.615.959	1.817.460	4.433.419	58,9	39.900	109,3
	H J.....	11	8	6.400	59.478	900	60.378	98,5	7.550	123,8
TOTAL.....	.....	116	119	—	2.675.437	1.818.360	4.493.797	59,5	37.750	108,7
VAGÕES ESPECIAES	T G.....	4	4	20.000	11.086	10.827	21.913	50,6	5.470	15,0
TOTAL DE VAGÕES.....	.....	1.202	974	—	10.259.621	4.169.689	14.429.310	71,0	14.810	40,6
Total de carros inclusive os de suburbios.....	.....	126	103	—	5.066.179	155.345	5.221.524	97,1	50.700	138,9
TOTAL GERAL.....	.....	1.328	1.077	—	15.325.800	4.325.034	19.650.834	78,0	18.290	50,1

Kilometros percorridos pelos carros dos trens de suburbios

Passagerios de 1.ª classe.....	B.....	8	8	—	243.787	—	243.787	100	30.500	83,5
» » 2.ª classe.....	D.....	9	8	—	184.172	—	184.172	100	23.050	63,1
TOTAL.....	.....	17	16	—	427.959	—	427.959	100	26.900	73,6

NOTA — Os vagões HJ foram transferidos da serie H e entregues ao trafego em Novembro de 1933.

Quadro demonstrativo do percurso e aproveitamento dos carros e vagões, durante o anno de 1933

LINHA AUXILIAR E REDE FLUMINENSE

ESPECIES	Séries	QUANTIDADES		Lotação média dos vagões	KILOMETROS PERCORRIDOS			Aproveitamento percentual	Percurso medio por vehiculo	
		Total existente	Média em trafego		Carregado	Vasio	Total		Annual	Diario
Administração	A	7	5	—	6.129	659	6.788	90,3	1.358	37,2
Passageiros de 1.ª classe	B	28	17	—	673.837	5.366	679.203	99,3	39.900	102,3
» » 1.ª e 2.ª classe	B D	6	5	—	206.168	2.472	208.640	98,6	41.600	103,9
» » 2.ª classe	D	37	10	—	548.730	3.482	552.212	99,3	55.221	151,4
Enfermos	E	2	2	—	556	745	1.301	42,7	650	1,78
Chefe de trem a bagagem	F	6	4	—	213.484	569	214.053	99,5	53.500	146,3
Animaes de trato	G	1	2	—	—	—	—	—	—	—
Automotriz	L	6	3	—	71.605	1.114	72.719	98,5	24.200	66,4
Pagador	P	1	1	—	8.238	2.348	10.586	77,9	10.586	29,0
Funebre de 1.ª classe	X	2	2	—	2.429	2.758	5.187	46,8	2.593	7,10
Total de carros		96	51	—	1.731.176	19.513	1.750.689	98,8	34.350	94,1
VAGÕES FECHADOS	V	159	108	20.300	1.874.654	119.814	1.994.468	94,0	18.467	50,5
	V A	11	9	20.000	65.389	16.093	81.482	80,3	9.053	24,8
	V M	23	11	22.000	171.308	12.669	183.977	93,2	16.725	45,8
TOTAL		193	128	—	2.111.351	148.576	2.259.927	89,7	17.655	48,3
VAGÕES ABERTOS	N A	62	56	24.400	185.445	145.038	330.483	56,1	5.901	16,2
	N C	50	50	25.000	89.409	92.947	182.356	48,9	3.647	9,99
	N M	45	14	22.000	31.570	26.550	58.120	52,5	4.151	11,4
	O T	123	59	23.900	180.003	159.101	339.104	53,1	5.747	15,7
TOTAL		280	179	—	486.427	423.636	910.063	53,4	5.084	13,9
VAGOES PRANCHAS	T	96	34	21.700	84.155	63.288	147.443	56,9	4.324	11,9
VAGOES PARA ANIMAES	H	27	24	12.100	442.511	59.567	502.078	88,1	20.919	57,3
	H J	4	4	10.000	163.118	918	164.036	99,0	41.009	112,2
TOTAL		31	28	—	605.629	60.485	666.114	91,0	23.786	64,7
VAGÕES ESPECIAES	V F	7	6	20.000	139.424	7.723	147.147	94,8	24.524	67,0

TOTAL DE VAGÕES	.....	607	375	—	3.426.986	703.708	4.130.694	83,0	11.015	30,2
Total de carros inclusive os de suburbios	.....	160	115	—	6.007.130	19.513	6.026.643	99,5	52.405	14,3
TOTAL GERAL	.....	767	490	—	9.434.116	723.221	10.157.337	92,8	20.729	56,7

Kilometros percorridos pelos carros dos trens de suburbios

Passageiros de 1.ª classe	B.	22	22	—	1.578.490	—	1.578.490	100	71.749	196,5
» » 2.ª classe	D.	30	30	—	2.028.332	—	2.028.332	100	67.611	185,2
Automotriz	L.	2	2	—	19.662	—	19.662	100	9.831	26,9
Vagões para bagagem de suburbios	V.	10	10	20.300	649.470	—	649.470	100	64.947	177,8
TOTAL	.....	64	64	—	4.275.954	—	4.275.954	100	66.812	183,0

Quadro demonstrativo do percurso e aproveitamento dos carros e vagões, durante o anno de 1933

RAMAL DE PIRANGA

ESPECIES	Séries	QUANTIDADES		Lotação média dos vagões	KILOMETROS PERCORRIDOS			Aproveitamento percentual	Percurso medio por vehiculo	
		Total existente	Média em trafego		Carregado	Vasio	Total		Annual	Diario
Administração	A	1	1	—	1.710	—	1.710	100	1.710	4,68
Passageiros de 1.ª classe	B	2	2	—	42.482	—	42.482	100	21.241	58,7
» » 2.ª classe	D	2	2	—	42.446	—	42.446	100	21.223	58,3
Total de carros		5	5	—	86.638	—	86.638	100	17.327	47,5
VAGÕES FECHADOS	V	10	9	12.000	134.605	3.966	138.571	97,3	15.396	42,2
	V B	2	2	10.000	6.482	322	6.804	95,2	3.402	9,32
TOTAL		12	11	—	141.087	4.288	145.375	97,2	13.216	36,2
VAGÕES ABERTOS	N M	3	3	22.000	1.429	481	1.910	74,8	636	1,74
	O	2	—	8.000	—	—	—	—	—	—
	O T	7	7	16.300	3.759	2.063	5.822	64,5	831	2,47
TOTAL		12	10	—	5.188	2.544	7.732	67,0	773	2,12
VAGÕES PRANCHAS	T	3	3	10.700	339	282	621	54,5	207	0,57
VAGÕES PARA ANIMAES	H	3	3	10.000	44.434	259	44.693	99,3	14.897	40,8
TOTAL DE VAGÕES		30	27	—	191.048	7.373	198.421	96,3	7.348	20,1
TOTAL DE CARROS		5	5	—	86.638	—	86.638	100	17.327	47,5
TOTAL GERAL		35	32	—	277.686	7.373	285.059	97,3	8.908	24,4

RAMAL DE PIQUETE

Passageiros de 1.ª classe	B	2	2	—	15.060	—	15.060	100	7.530	34,2
» » 2.ª classe	D	4	3	—	16.036	—	16.036	100	5.345	24,3
TOTAL DE CARROS		6	5	—	31.096		31.096	100	6.219	28,2

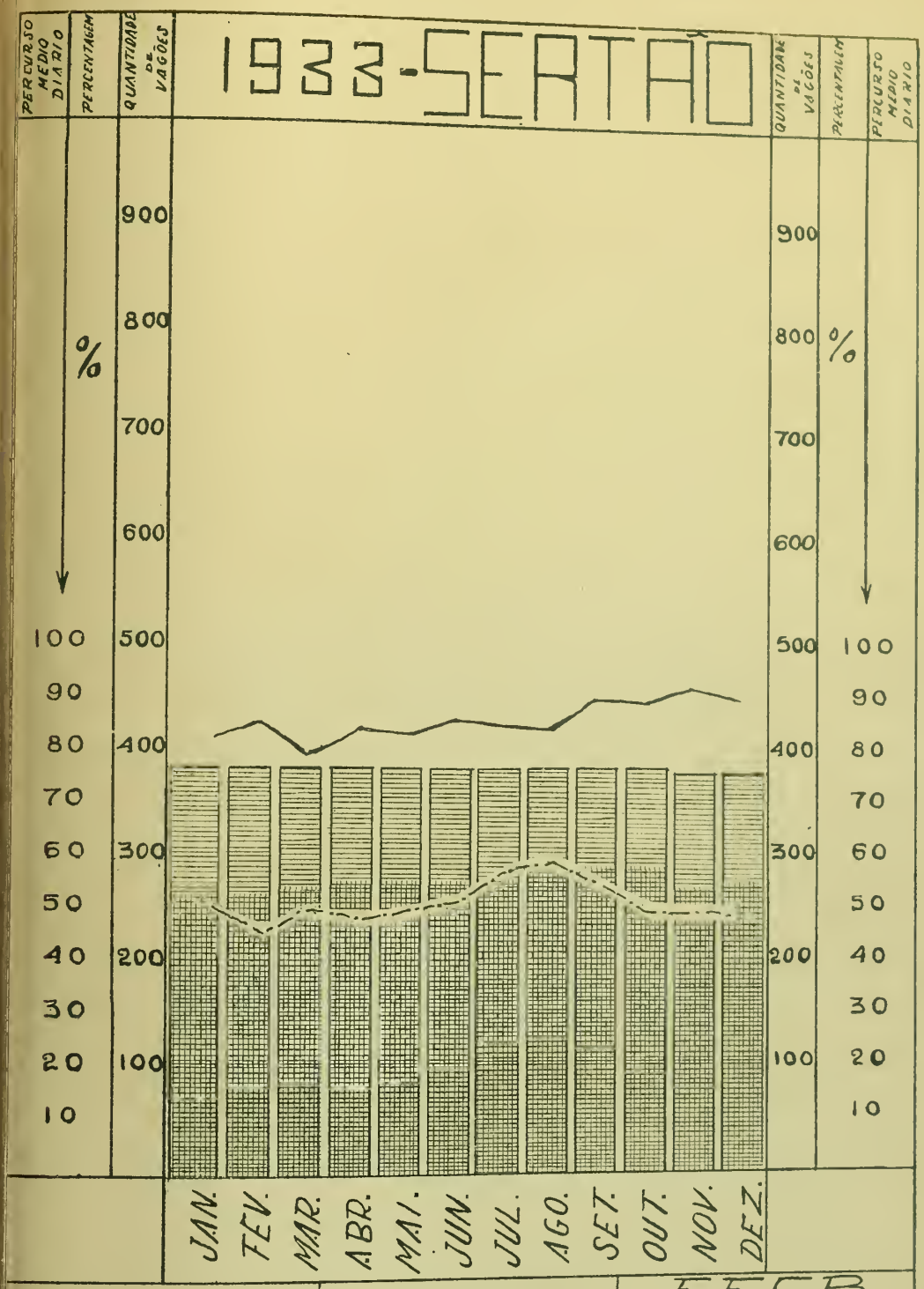
VAGÕES FECHADOS	V.....	5	5	19.600	17.603	787	18.390	95,7	3.678	16,7
	V A.....	1	1	32.500	595	289	884	67,3	884	4,01
TOTAL.....	.....	6	6	—	18.198	1.076	19.274	94,3	3.212	14,6
VAGÕES ABERTOS	N A.....	2	2	22.000	912	504	1.416	64,5	708	3,22
	N M.....	3	1	22.000	—	—	—	—	—	—
	O T.....	4	3	23.000	1.219	835	2.054	59,3	684	3,11
TOTAL.....	.....	9	6	—	2.131	1.339	3.470	61,3	578	2,62
VAGÕES PRANCHAS	P.....	9	3	17.000	189	121	310	61,0	103	0,467
VAGÕES PARA ANIMAES	H.....	3	2	10.000	629	353	982	64,0	491	2,23
TOTAL DE VAGÕES.....	.....	27	17	—	21.147	2.889	24.036	87,9	1.413	6,42
TOTAL DE CARROS.....	.....	6	5	—	31.096	—	31.096	100	6.219	28,2
TOTAL GERAL.....	.....	33	22	—	52.243	2.889	55.132	94,8	2.506	11,4

RAMAL DE BANANAL

Passageiros de 1.ª e 2.ª classes.....	B D.....	3	2	—	20.304	27	20.331	99,8	10.165	27,8
VAGÕES FECHADOS	V.....	6	4	12.000	33.056	60	33.116	99,8	8.279	22,5
	V M.....	1	1	22.000	4.031	65	4.096	98,6	4.096	11,2
TOTAL.....	.....	7	5	—	37.087	125	37.212	99,5	7.442	20,3
VAGÕES ABERTOS	O T.....	3	3	20.000	1.137	949	2.086	54,5	695	1,90
VAGÕES PARA ANIMAES	H.....	3	3	10.000	19.917	27	19.944	99,8	6 648	18,2
TOTAL DE VAGÕES.....	.....	13	11	—	58.141	1 101	59 242	98.0	5.385	14.7
TOTAL DE CARROS.....	.....	3	2	—	20.304	27	20 331	99.8	10 165	27.8
TOTAL GERAL.....	.....	16	13	—	78.445	1 128	79 573	98,5	6 121	16,7

CARROS E VAGÕES — Km. de diversas especies em 1933, comparados com os do anno de 1932

SERVIÇOS	1933	1932	Differença em 1933
BITOLA LARGA			
Carros da administração	140.725	55.157	+ 85.568
» de 1.ª classe	20.853.645	20.091.508	+ 762.137
» » 2.ª classe	22.432.318	20.851.732	+ 1.580.586
» dormitorio	3.818.851	2.947.707	+ 865.144
» de enfermos	12.777	8.747	+ 4.030
» » chefe de trem e bagagem	4.131.618	3.738.043	+ 393.575
» » animaes de trato	78.169	49.053	+ 29.116
» » pagador	53.873	55.005	— 1.132
» » correio	2.738.336	2.388.866	+ 349.470
» restaurant	851.726	752.573	+ 99.153
» funebre de 1.ª classe	17.438	16.808	+ 630
» funebre de 2.ª classe	16.760	14.346	+ 2.414
» vasios	742.542	714.759	+ 27.783
Vagões fechados	25.598.480	22.337.705	+ 3.260.775
» abertos	8.103.497	6.396.039	+ 1.707.458
» pranchas	1.176.982	1.304.314	— 127.332
» para animaes	9.488.599	8.198.964	+ 1.289.635
» especiaes	7.044.404	5.309.667	+ 1.734.737
» vasios	13.630.980	13.447.713	+ 183.267
TOTAL	120.925.720	108.678.706	+ 12.247.014
BITOLA ESTREITA			
Carros da administração	56.660	45.804	+ 10.856
» de 1.ª classe	4.485.335	4.167.179	+ 318.156
» » 2.ª classe	4.568.895	4.583.951	— 15.056
» dormitorio	93.352	85.929	+ 7.423
» de enfermos	2.651	1.414	+ 1.237
» » chefe de trem, bagagem e correio	1.315.841	2.008.622	— 692.781
» para animaes de trato	602	880	— 278
» pagador	35.505	36.345	— 840
» restaurant	—	102.099	—
» funebre de 1.ª classe	3.036	1.999	+ 1.037
» vasios	174.885	131.168	+ 43.717
Vagões fechados	7.209.302	6.183.798	+ 1.025.504
» abertos	3.208.335	2.429.145	+ 779.190
» pranchas	692.220	545.012	+ 147.208
» para animaes	~~3.346.046~~	3.478.633	— 132.587
» especiaes	150.510	222.786	— 72.276
» vasios	4.884.760	4.875.380	+ 9.380
TOTAL	30.227.935	28.900 144	+ 1.322.791
TOTAL GERAL	151.153.655	137.578.850	+ 13.574.805



VAGÕES FECHADOS

BITOLA DE 1.00

SERIES

V, VA, VB, VM

LEGENDA

VAGOES EXISTENTES

VAGÕES EM TRAFEGO

PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL

PERCURSO MEDIO DIARIO

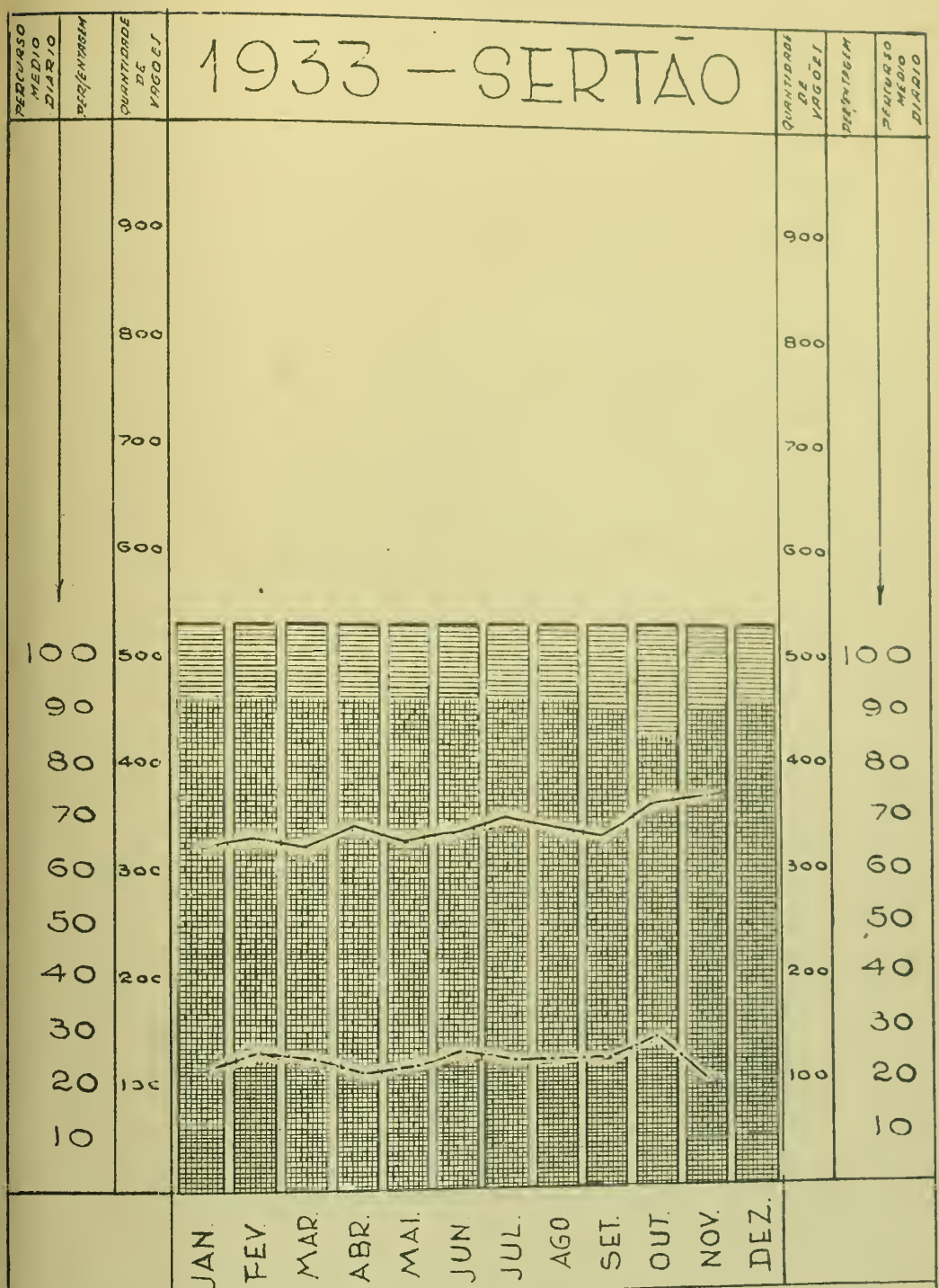
E.F.C.B.

MOVIMENTO

VISTO

CONFERIU

COPIOU



VAGÕES ABERTOS

BITOLA DE 100

—SERIES—

N, NA, NB, NL, NM, O, OO, OT.

LEGENDA

Vagões existentes

" em trafego

percentagem percurso carregados sobre o total

percurso medio diario

E. F. C. B.

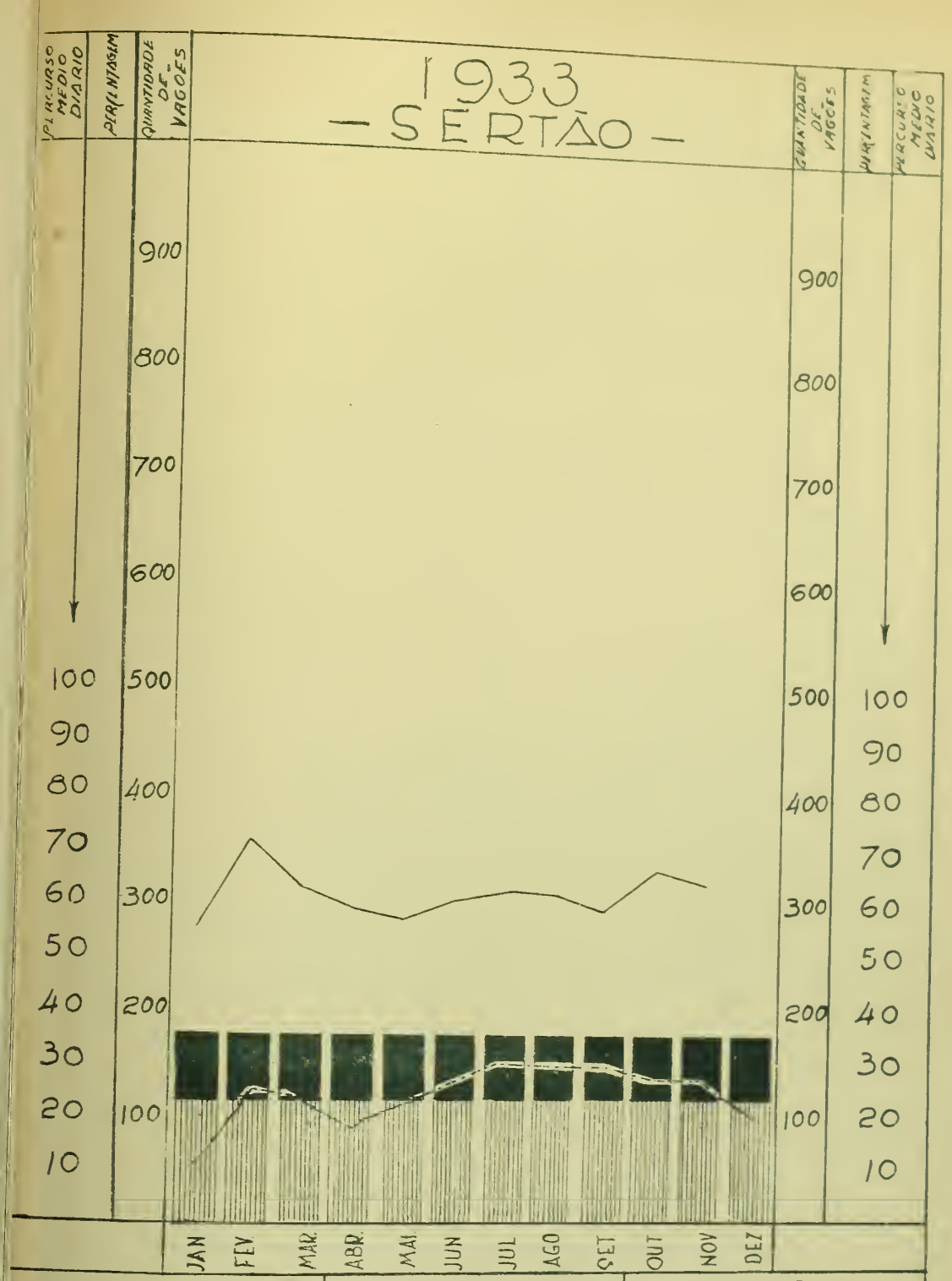
MOVIMENTO

VISTO .....

CONFERE .....

Wilton Maia

DESENHOU 13/6/34



VAGÕES PRANCHAS

BITOLA DE 1,00

SERIES

TETA

LEGENDA

Vagões existentes

" em trafego

Percentagem percurso carregados sobre o total

Percurso medio diario

E F C B

MOVIMENTO

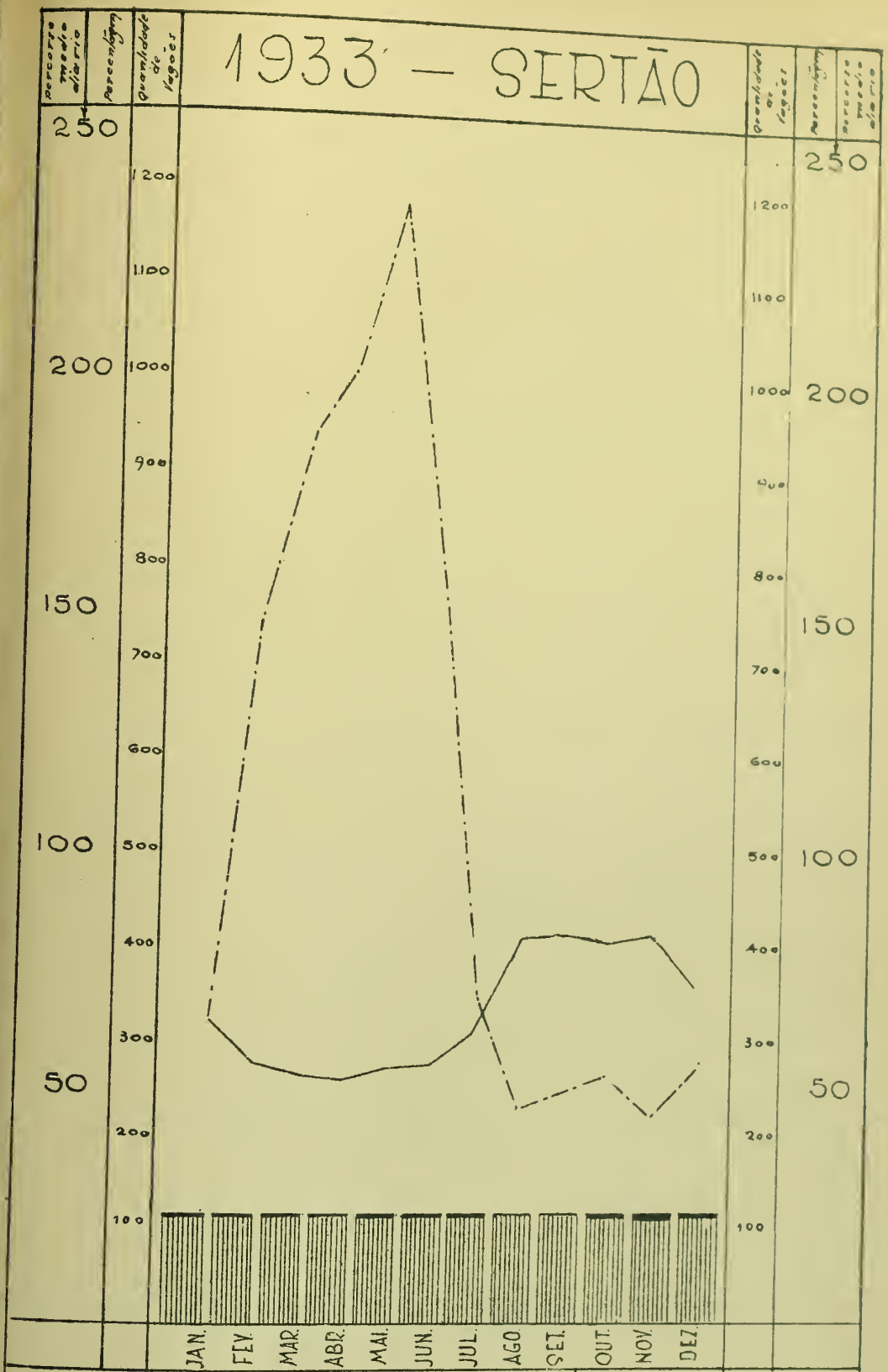
VISTO

CONFERIU

LEO TELLES FERREIRA

COPIOU EM 6-11-936

NOTA — O VAGÃO TC QUE FIGURAVA NO QUADRO CORRESPONDENTE DE 1932 ESTÁ A DISPOSIÇÃO DO MINISTERIO DA GUERRA



VAGÕES DE ANIMAES

BITOLA DE 1.00

SERIES - H e HJ.

LEGENDA

Vagões existentes

" em tráfego

percentagem percurso correspondendo sôbre o total

percurso medio diario

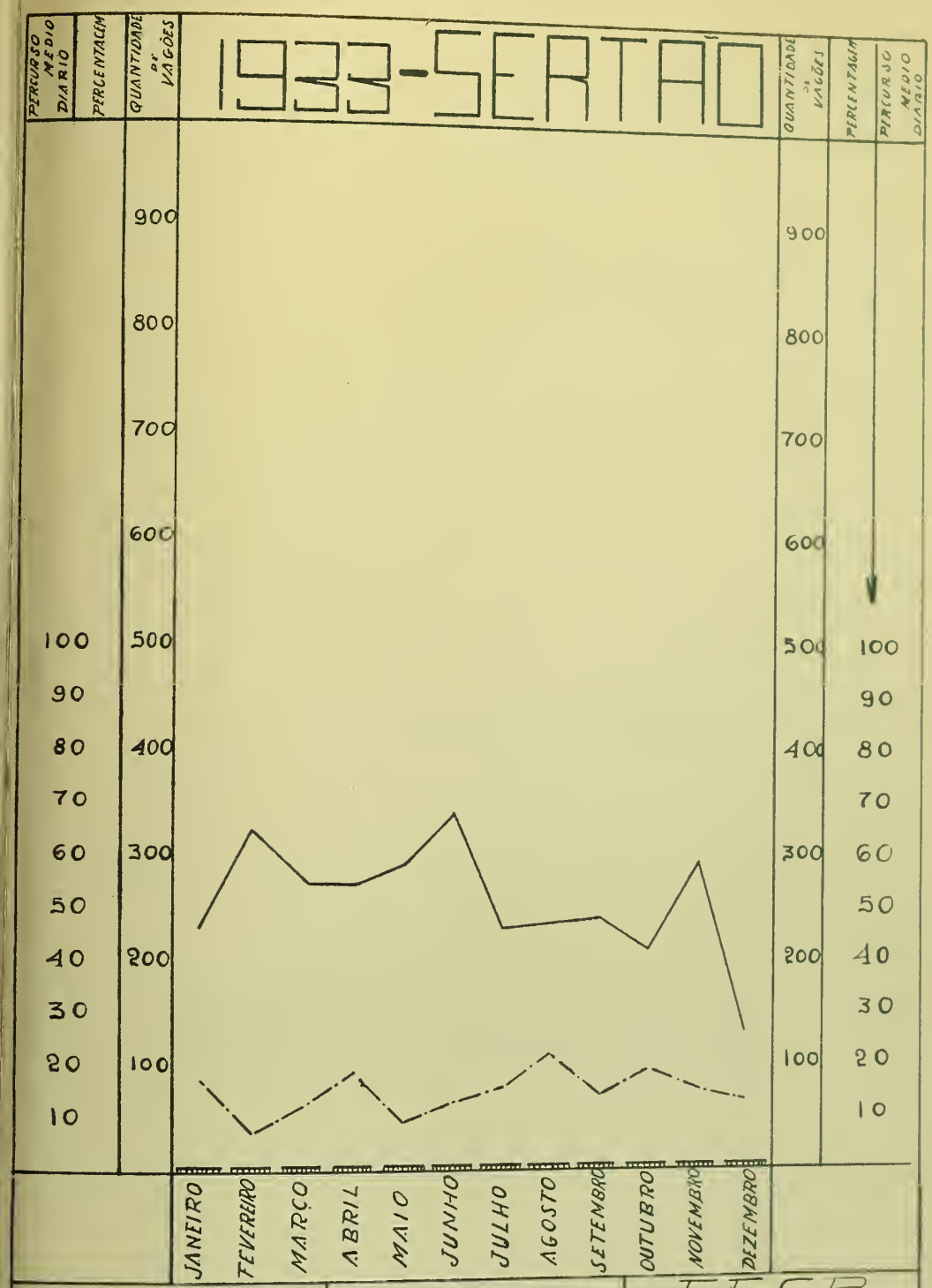
E.F.C.B.

MOVIMENTO

VISTO

CONFERIU

DES em 8/6 934



VAGÕES DIVERSOS

BITOLA DE 1.00

— SERIE —

T.G

LEGENDA

VAGÕES EXISTENTES

VAGÕES EM TRAFEGO

PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL

PERCURSO MEDIO DIARIO

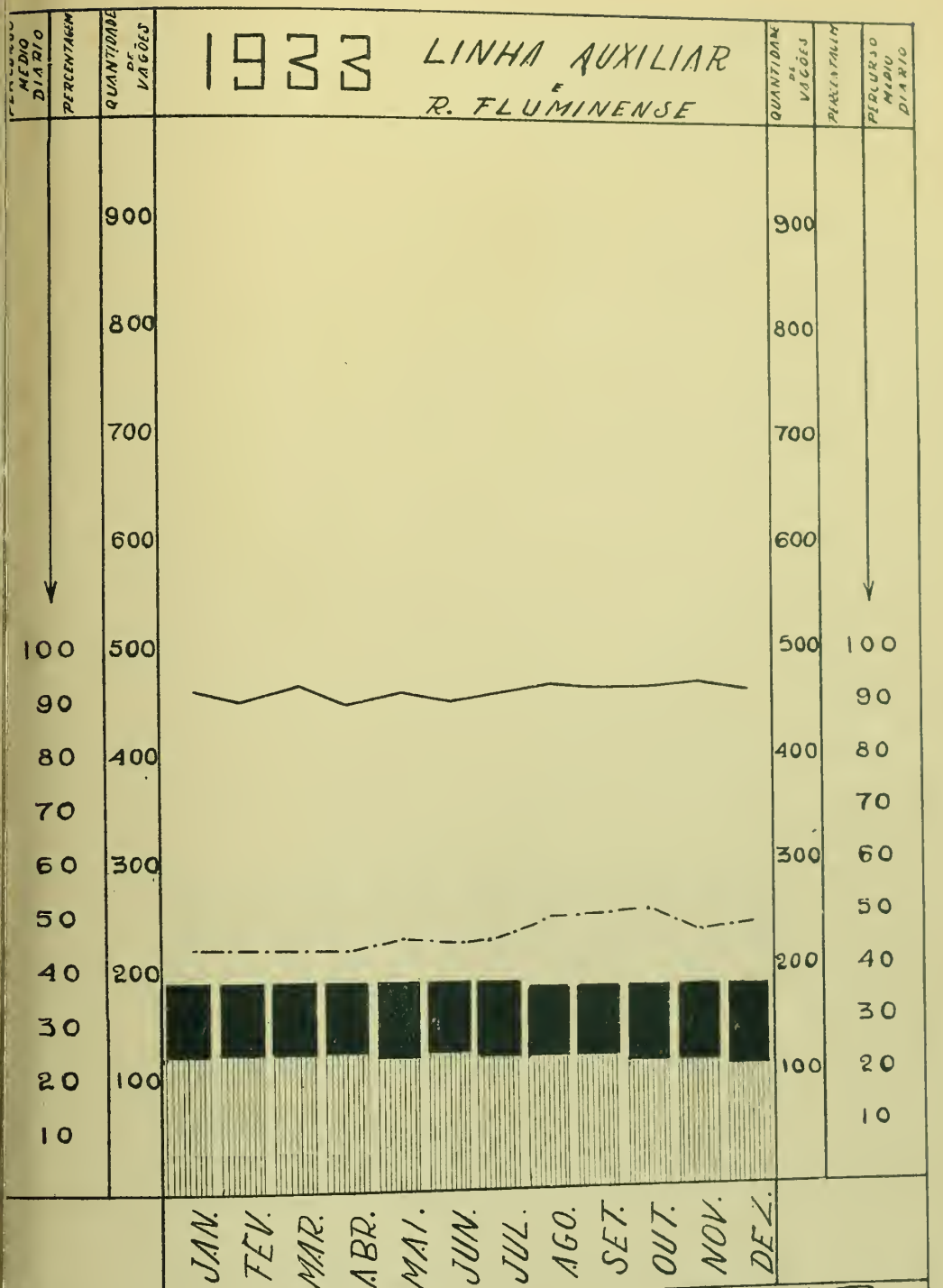
E.F.C.B

MOVIMENTO

VISTO .....

CONFERIU .....

COPIOU .....



VAGÕES FECHADOS

BITOLA DE 1.00

SERIES
V.VA.VM

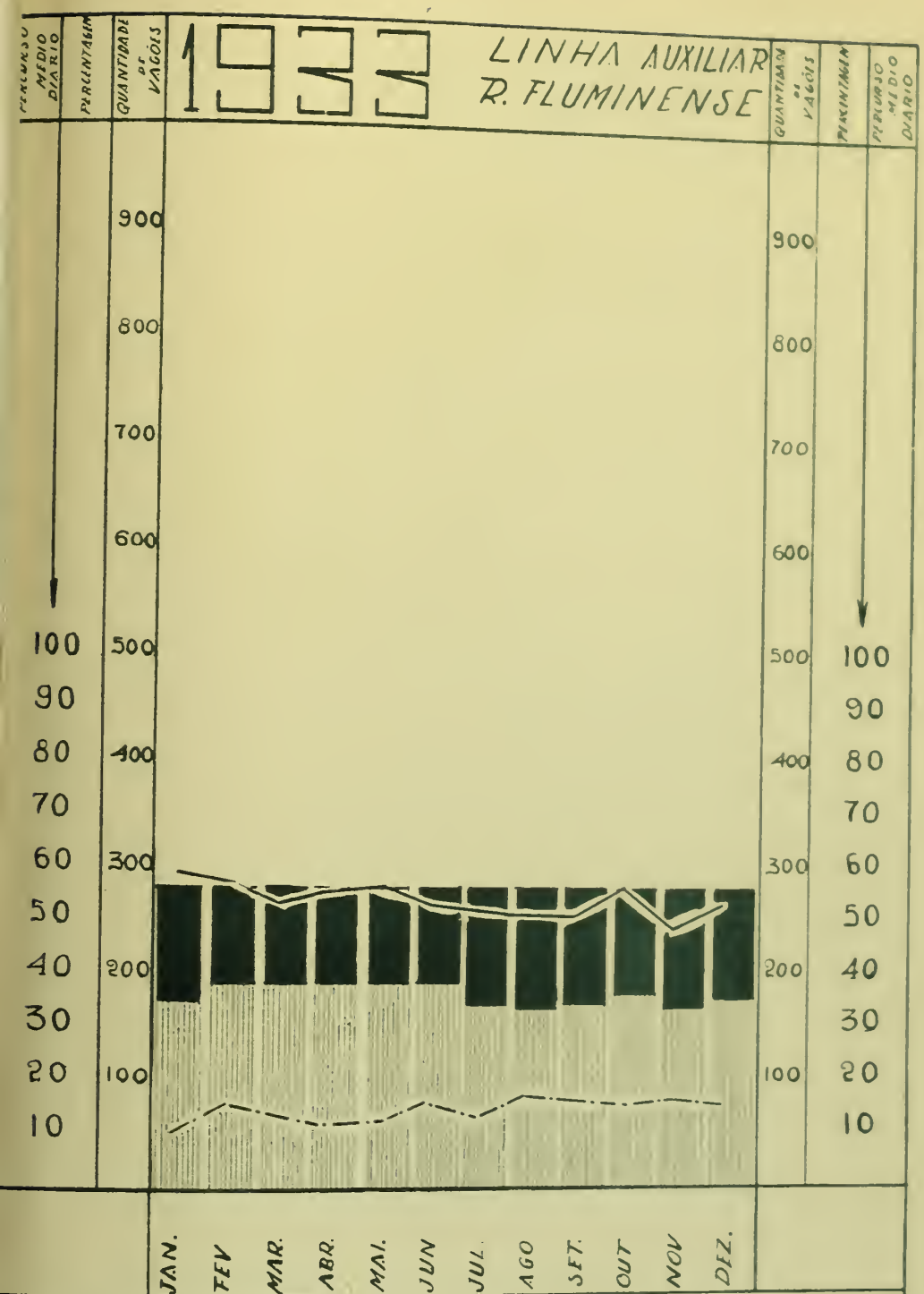
LEGENDA

VAGOES EXISTENTES
VAGÕES EM TRAFEGO
PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL
PERCURSO MEDIO DIARIO

E.F.C.B.

MOVIMENTO

VISTO
CONFERIU
COPIOU



VAGÕES ABERTOS

BITOLA DE 1.00

SERIES

NA. NM. NC. OT.

VAGÕES EXISTENTES

VAGÕES EM TRAFEGO

PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL

PERCURSO MEDIO DIARIO

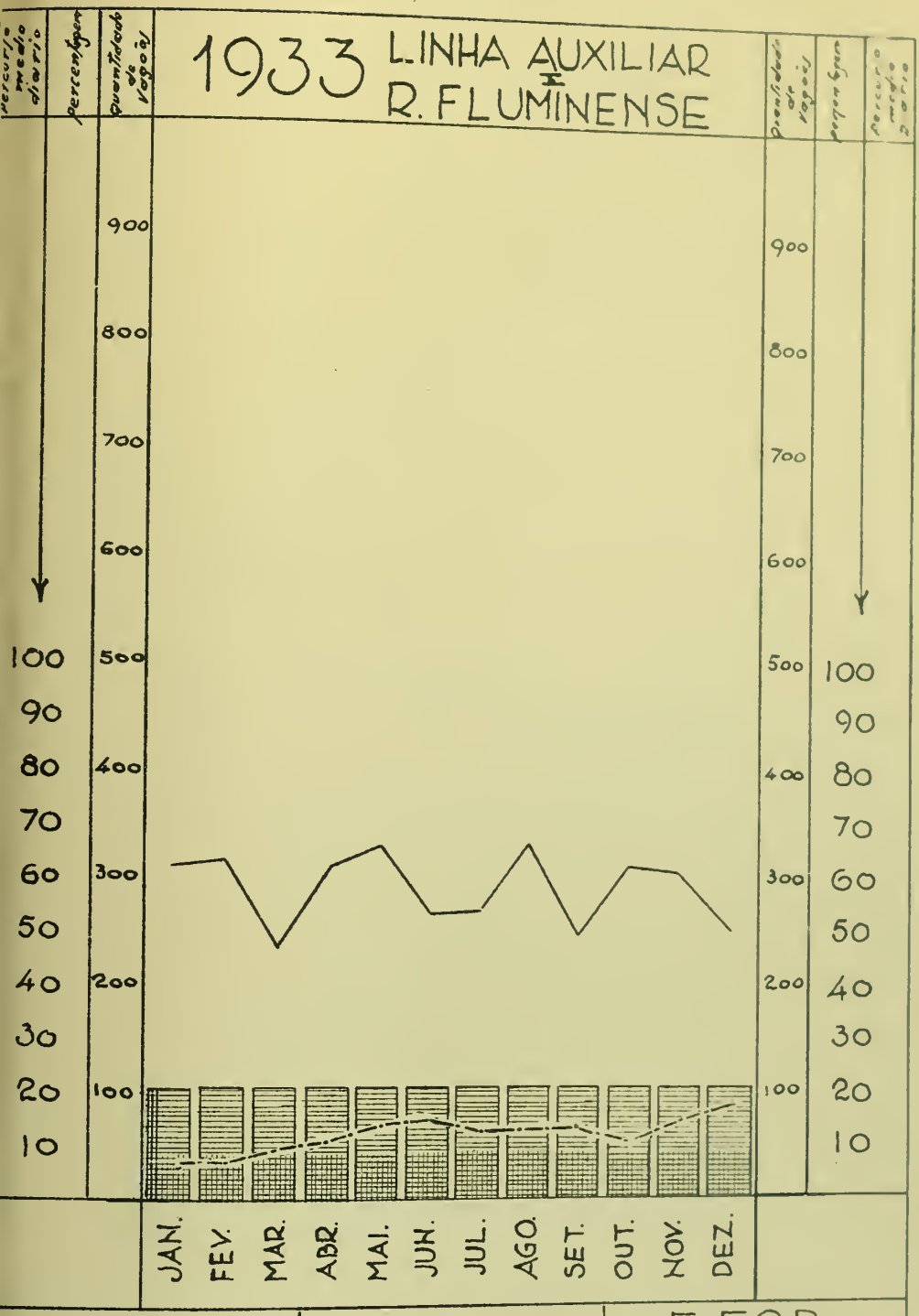
E.F.C.B

MOVIMENTO

VISTO

CONFERIU

COPIOU



VAGÕES PRANCHAS

BITOLA DE 1,00

— SERIE —

T

LEGENDA

Vagões existentes

" em tráfego

Percentagem percurso correspondente sobre o total

Percurso medio diario

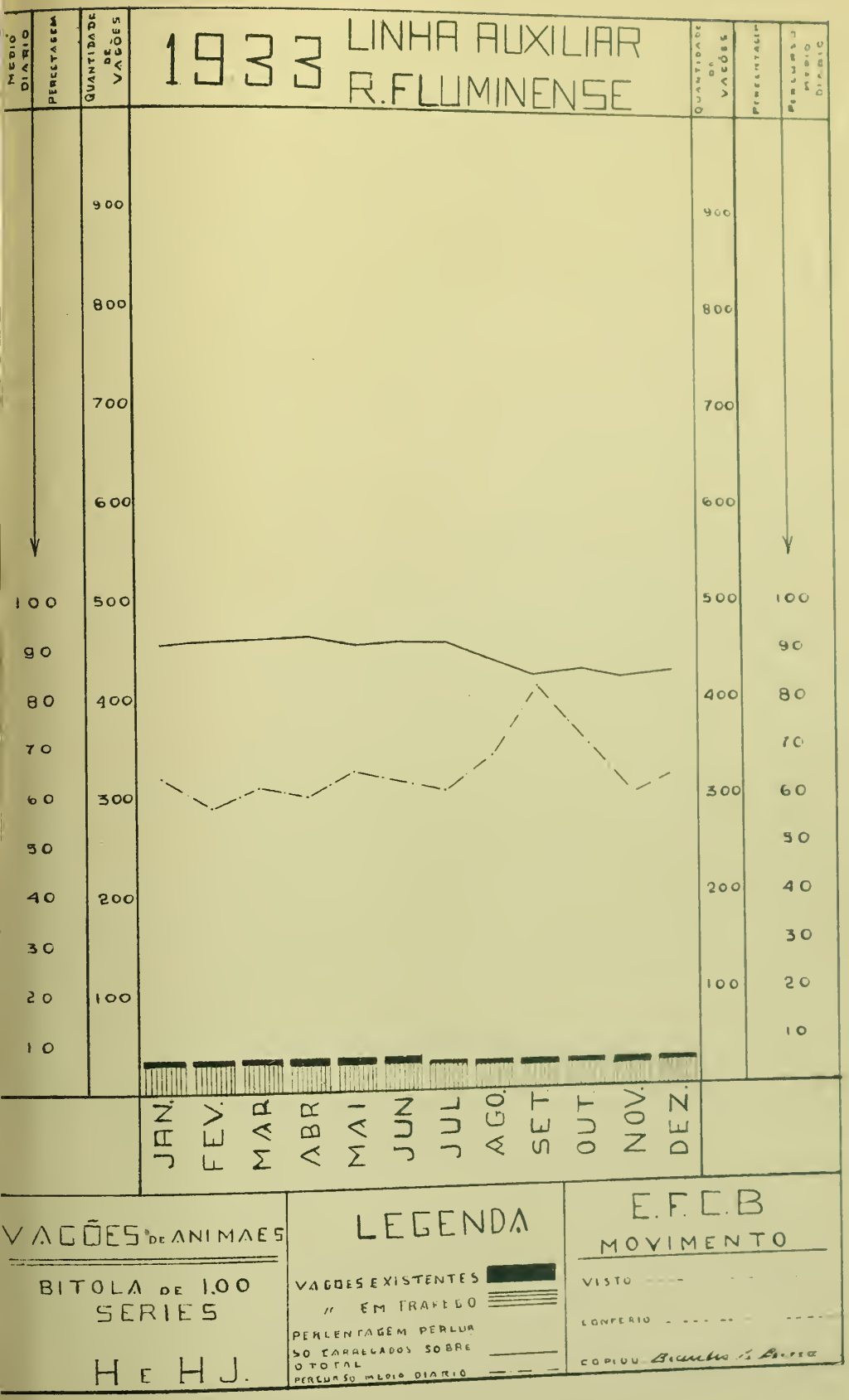
E.F.C.B.

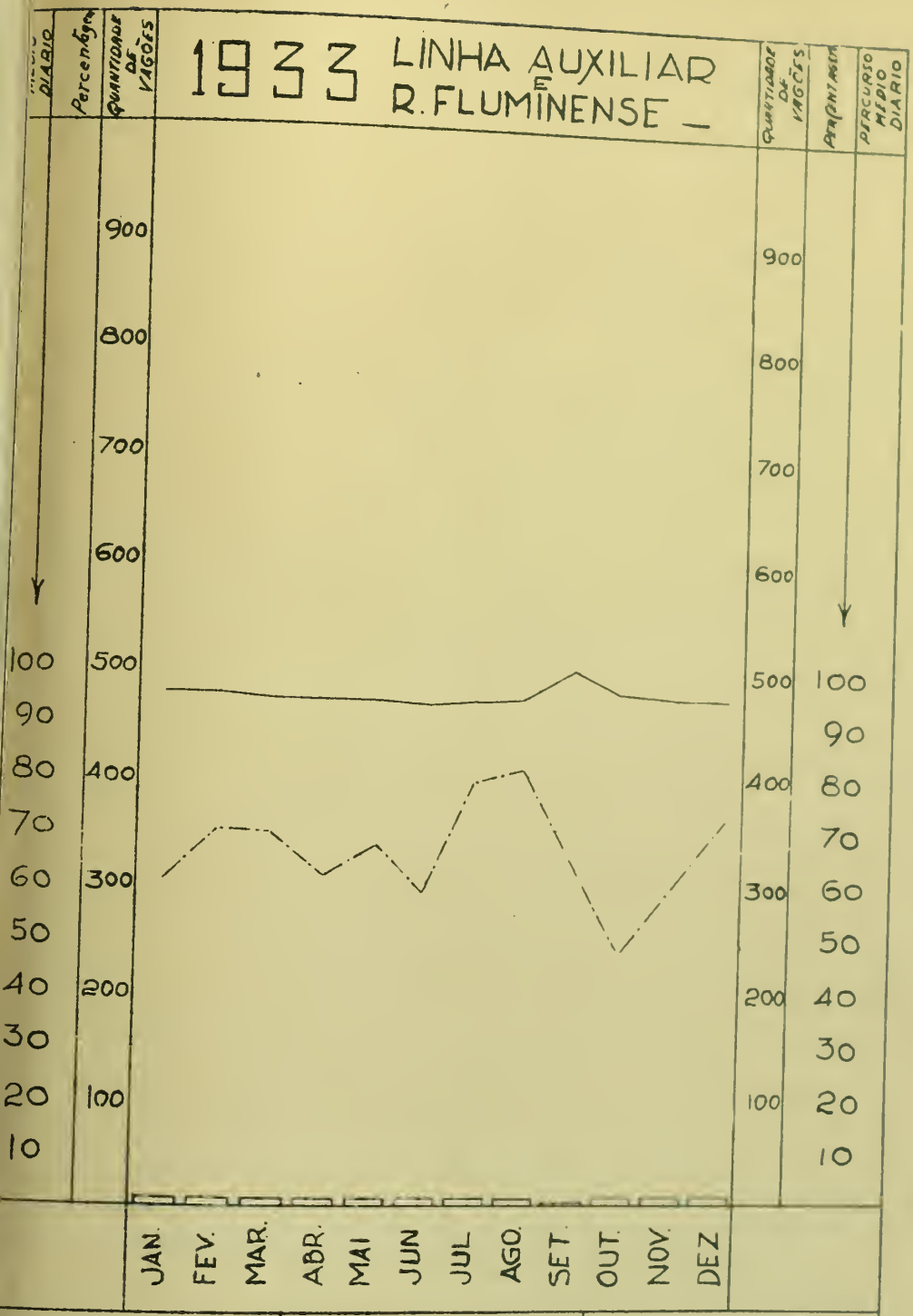
MOVIMENTO

Visto

Confere

Desenhou em 14/6/34


1933
LINHA AUXILIAR
R. FLUMINENSE
MEDIO DIARIO
PERCENTAGEM
QUANTIDADE DE VAGÕES
900
800
700
600
500
400
300
200
100
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
JAN.
FEV.
MAR
ABR
MAI
JUN
JUL
AGO.
SET.
OUT.
NOV.
DEZ.
VAGÕES DE ANIMAES
BITOLA DE 1.00
SERIES
H E H J.
LEGENDA
VAGOES EXISTENTES
" EM TRAFEGO
PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL
PERCURSO MEDIO DIARIO
E.F.C.B
MOVIMENTO
VISTO
CONFERIO
COPIOU



GÕES ADIABATICOS

BITOLA DE 1,00
— SERIE —
VF

LEGENDA

Vagoes existentes
Vagoes em tra fego
Percentagem percurso carregados sobre o total _____
Percurso medio diario _____

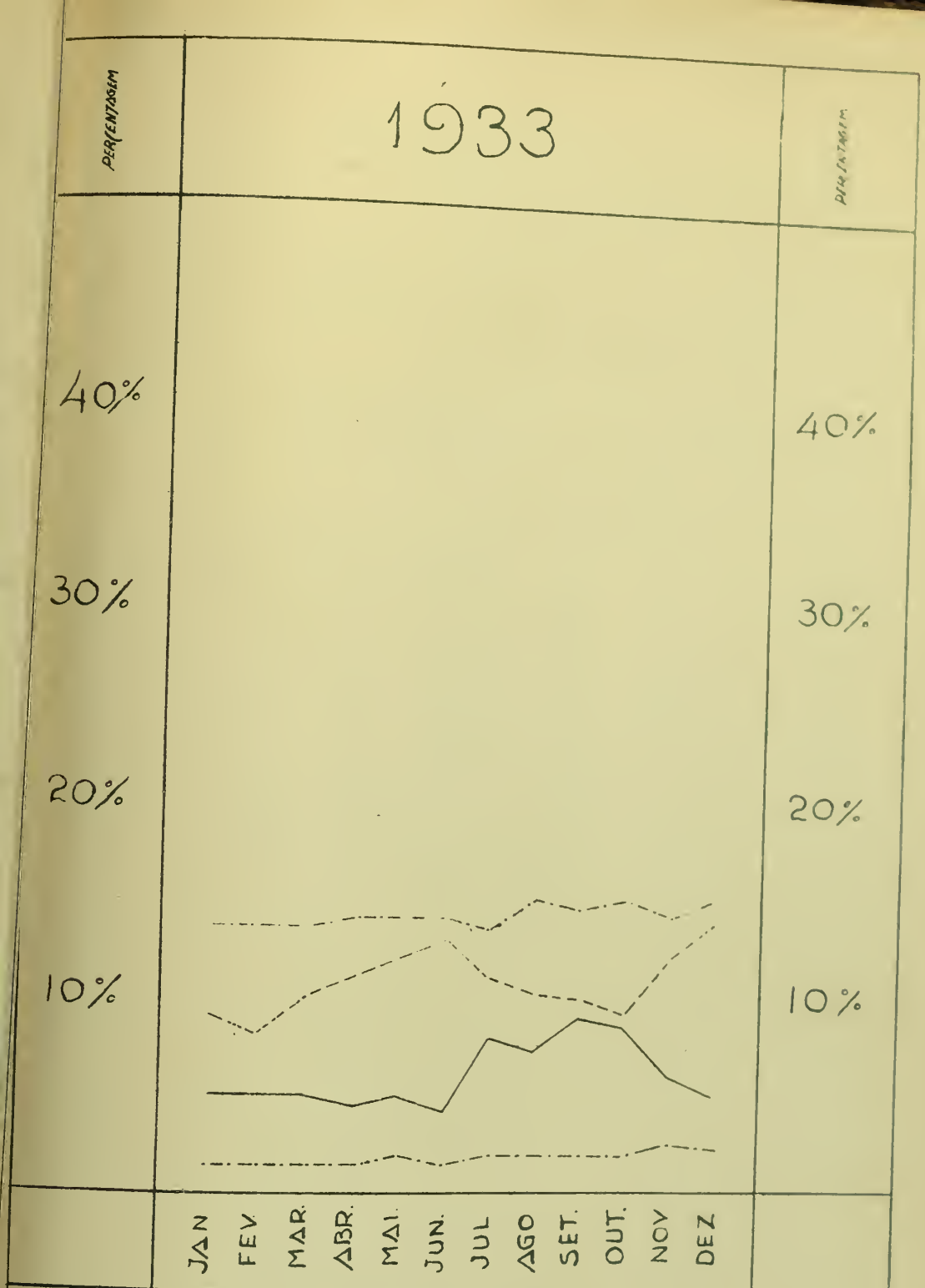
E. F. C. B.
MOVIMENTO

VISTO _____

CONFERIU _____

LEO TELLES FERREIRA

COPIOU:- EM-4-11-36



PERCENTAGENS DOS CARROS E VAGÕES AGUARDANDO E EM REPARAÇÃO —

BITOLA DE 1,60

LEGENDA

Carros em reparação ———
Vagões " " —·—·—
Carros aguardando reparação — — — — — —
Vagões aguardando reparação +·+·+·+·+·+

E.F.C.B
MOVIMENTO

VISTO _____

COMFERIU _____

LEO TELLES FERREIRA

COPIOU EM 5-11-36

LOGARES E LEITOS — Kilometros offerecidos durante o anno de 1933

DESIGNAÇÃO	BITOLA LARGA			BITOLA ESTREITA		
	1.ª Classe	2.ª Classe	Total	1.ª Classe	2.ª Classe	Total
Suburbios — 1.ª Secção — Rio	213.126.135	296.023.266	509.149.401	—	—	—
» — Ramal de S. Paulo	62.903.400	133.689.348	196.592.748	—	—	—
» — Linha Auxiliar	—	—	—	86.816.950	124.534.564	211.351.514
» — Rêde Fluminense	—	—	—	707.832	1.182.600	1.890.432
» — Bello Horizonte	—	—	—	12.676.924	9.945.288	22.622.212
Pequeno percurso	457.722.994	1.000.440.312	1.458.163.306	—	—	—
Interior (excluindo L. Auxiliar e Rêde Fluminense)	363.611.245	378.275.476	741.886.719	92.325.744	90.670.704	182.996.448
Linha Auxiliar e Rêde Fluminense	—	—	—	30.948.495	45.581.054	76.529.549
Leitos	56.574.014	—	56.754.014	1.234.048	—	1.234.048
Somma em 1933	1.153.937.788	1.808.428.402	2.962.366.190	224.709.993	271.914.210	496.624.203
Somma em 1932	1.129.331.103	1.414.706.917	2.544.038.020	200.128.591	295.933.930	496.062.521
Differença em 1933	+ 24.606.685	+ 393.721.485	+ 418.328.170	+ 24.581.402	— 24.019.720	+ 561.682

APROVEITAMENTO DE LEITOS

TRECHOS	LEITOS		APROVEITAMENTO PERCENTUAL
	OFFERECIDOS	OCCUPADOS	
Linha do Centro (bitola larga)	28 602	22 800	79,8
Ramal de S. Paulo	97.874	83.646	85,5
Somma da Bitola Larga	126 476	106 446	84,1
Linha do Centro (bitola estreita)	4.976	2.312	46,4
TOTAL	131 452	108 758	82,1

Quadro demonstrativo da quantidade em trafego e percursos medios dos vagões da bitola larga, durante o anno de 1933

Typo de vagões	JANEIRO			FEVEREIRO			MARÇO			ABRIL			MAIO			JUNHO		
	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario
Q	39	1.545	49,8	36	1.600	57,1	35	1.720	55,4	35	1.510	50,3	33	1.720	55,5	34	1.502	50,2
V	380	1.443	46,6	376	1.424	50,8	360	1.481	47,7	361	1.337	44,6	331	2.051	66,1	328	2.011	67,0
V A	638	1.215	39,2	636	1.130	40,4	617	1.223	39,4	630	1.220	40,7	624	1.705	55,0	641	1.675	55,8
V B	108	1.008	32,5	108	985	35,2	112	987	31,8	107	960	32,0	105	1.490	48,1	108	1.393	46,4
V C	126	1.152	37,2	126	1.122	40,1	124	1.068	34,4	122	983	32,8	117	1.490	48,1	122	1.491	49,7
V M	246	1.326	42,8	241	1.440	51.5	237	1.440	46,5	224	1.588	52,9	219	2.070	66,8	217	2.035	67,9
TOTAL	1.537	1.278	41,2	1.523	1.252	44,7	1.485	1.368	44,1	1.479	1.273	42,4	1.429	1.807	58,2	1.450	1.766	58,9
N	212	703	22,7	206	768	27,4	205	715	23,0	204	413	13,8	204	466	15,1	205	544	18,1
N A	380	785	25,3	381	816	29,1	384	807	26,0	376	646	21,5	374	665	21,4	376	938	31,2
N B	49	584	18,8	46	650	23,2	46	644	20,8	44	412	13,7	42	394	12,7	43	558	18,6
N C	161	264	8,5	161	314	11,2	161	324	10,5	159	405	13,5	159	460	14,8	161	878	29,2
N D	154	537	17,3	146	620	22,2	147	549	17,7	134	432	14,4	136	703	22,6	144	778	25,9
N L	364	720	23,2	357	762	27,2	361	731	23,6	353	390	13,0	347	674	21,7	346	775	25,8
TOTAL	1.320	653	21,1	1.297	705	25,2	1.304	676	21,8	1.270	478	15,9	1.262	605	19,5	1.275	785	26,2
T	203	1.084	35,0	203	1.090	38,9	201	1.100	35,4	195	544	18,1	196	474	15,3	197	833	27,8
T C	1	422	13,6	1	632	22,6	1	701	22,6	1	937	31,2	1	1.189	38,3	1	829	27,6
TOTAL	204	1.084	35,0	204	1.088	38,8	202	1.100	35,4	196	545	18,2	197	478	15,4	198	834	27,8
H	363	3.380	109	363	3.580	128	356	3.840	124	348	3.950	132	337	4.700	152	345	3.520	107
H J	14	3.440	111	13	3.730	133	13	4.150	134	14	3.760	125	14	3.950	127	14	5.060	169
TOTAL	377	3.380	109	376	3.580	128	369	3.860	125	362	3.940	131	351	4.690	151	359	3.580	119
J	7	631	20,4	8	596	21,3	7	491	15,8	7	500	16,7	9	731	23,6	7	832	27,7
T G	11	2.320	74,8	12	2.035	72,6	12	2.220	71,7	12	1.690	56,4	12	2.300	74,3	12	2.260	75,5
T Q	223	478	15,4	223	455	16,2	222	475	15,3	217	214	7,12	222	440	14,2	226	479	15,9
V E	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7.034	234
V F	79	2.425	78,2	77	2.370	84,6	79	2.440	78,6	75	4.900	163	75	4.540	146	69	4.600	153
V K	156	984	31,7	155	920	32,8	154	1.021	32,9	155	1.242	41,4	154	1.456	47,0	160	1.340	44,7
V L	13	5.320	172	13	4.670	167	13	4.755	153	13	4.290	143	13	5.030	162	13	4.600	153
V Q	60	896	28,9	60	940	33,5	60	961	31,0	60	1.660	55,3	60	1.830	59,0	60	1.936	64,5
TOTAL	549	1.102	35,5	548	1.046	37,3	547	1.110	35,8	539	1.457	48,6	545	1.600	51,6	548	1.562	52,1
TOTAL GERAL	3.987	1.235	39,8	3.948	1.256	44,8	3.915	1.297	41,7	3.846	1.250	41,6	3.784	1.575	50,8	3.830	1.530	51,0

	JULHO			AGOSTO			SETEMBRO			OUTUBRO			NOVEMBRO			DEZEMBRO		
Q	32	1.254	40,3	32	1.760	56,8	32	1.668	55,6	33	1.480	47,7	33	328	10,9	32	1.810	58,4
V	326	2.094	67,5	323	2.060	66,4	325	2.025	67,5	327	1.880	60,8	322	2.060	68,6	326	2.155	69,5
V A	641	1.758	56,6	628	1.728	55,7	629	1.775	59,1	635	1.745	56,2	630	1.690	56,3	641	1.720	55,5
V B	105	1.500	48,4	102	1.407	45,7	106	1.505	50,2	105	1.450	46,9	107	1.164	38,8	104	1.553	50,2
V C	121	1.650	53,2	121	1.510	48,6	123	1.500	50,0	121	1.710	55,2	118	1.390	46,4	122	1.422	45,9
V M	217	2.150	69,3	216	2.315	74,6	216	2.005	67,0	220	1.875	60,5	224	2.150	71,8	222	2.135	68,8
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL	1.442	1.850	59,6	1.422	1.848	59,6	1.431	1.815	60,5	1.441	1.760	56,8	1.440	1.750	58,3	1.447	1.848	59,6
N	200	581	18,7	201	995	29,2	202	579	19,3	201	739	23,8	197	623	20,8	195	489	15,8
N A	368	937	30,2	370	965	31,1	372	820	27,3	371	892	28,7	368	664	21,4	359	676	21,8
N B	45	577	18,6	46	520	16,7	46	752	25,1	46	682	22,0	46	426	14,2	45	404	13,0
N C	161	804	25,9	161	910	29,4	160	894	29,8	161	817	26,4	161	390	13,0	161	462	14,9
N D	134	819	26,4	140	790	25,4	139	774	25,8	137	835	26,9	130	676	22,6	171	602	19,4
N L	339	772	24,9	341	812	26,2	339	746	24,9	340	726	23,4	330	703	23,4	328	731	23,6
TOTAL	1.247	794	25,6	1.259	869	28,0	1.258	765	25,5	1.256	796	25,7	1.232	619	20,6	1.259	615	19,8
T	198	735	23,7	196	803	25,9	198	706	23,4	195	815	26,2	190	659	22,0	232	400	12,9
T C	1	731	23,6	1	124	4,0	1	450	15,0	1	197	6,35	1	—	—	1	—	—
TOTAL	199	735	23,7	197	800	25,8	199	705	23,4	196	811	26,1	191	655	21,8	233	399	12,9
H	334	3.200	105	330	3.360	108	337	2.910	97,0	349	3.140	101	342	2.180	72,8	330	2.300	74,1
H J	13	4.530	146	11	5.925	191	10	7.110	237	12	4.990	161	13	4.180	139	12	4.740	153
TOTAL	347	3.400	110	341	3.440	111	347	3.030	101	361	3.200	103	355	2.260	75,3	342	2.385	77,0
J	7	1.275	41,1	8	990	31,9	8	915	30,5	8	1.280	41,2	7	830	27,7	8	594	19,1
T G	12	2.205	71,2	12	2.175	70,1	12	2.210	74,0	12	2.150	69,4	12	1.780	59,4	11	2.460	79,4
T Q	247	418	13,5	251	393	12,7	251	281	9,36	251	310	10,0	251	291	9,79	251	359	11,6
V E	1	1.992	64,3	1	—	—	1	1.209	40,2	1	12.988	418	1	1.120	37,4	1	4.124	133
V F	69	4.760	154	71	4.690	151	70	5.150	172	68	4.900	158	67	4.750	158	64	5 240	169
V K	161	1.318	42,5	161	1.335	43,1	160	1.312	43,7	160	1.035	33,4	159	963	32,1	177	1 250	40,3
V L	13	4.870	157	12	2.925	94,4	12	3.750	125	12	3.140	101	12	1 985	66,1	12	4 900	158
V Q	60	2.055	66,3	60	1.970	63,6	59	1.952	65,1	59	2 060	66,4	60	1 695	56,5	60	1.790	57,7
TOTAL	570	1 520	49,0	576	1.459	46,7	573	1.460	48,7	571	1 370	44,1	569	1 248	41,5	584	1 453	46,9
TOTAL GERAL	3.805	1.541	49,7	795	1.557	50,2	3 808	1.468	48,9	3.825	1.480	47,6	3 787	1.300	43,3	3 865	1 348	43,5

Quadro demonstrativo da quantidade em trafego e percursos medios dos vagões da bitola estreita (além B. Horizonte), durante o anno de 1933

Typo de vagões	JANEIRO			FEVEREIRO			MARÇO			ABRIL			MAIO			JUNHO		
	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario
V	55	1.738	56,0	50	1.597	57,0	60	1.635	52,7	58	1.435	47,8	58	1.468	47,3	67	1.378	45,9
V A	85	1.330	42,9	87	1.361	49,3	88	1.315	42,4	88	1.169	38,9	88	1.346	43,4	87	1.289	42,9
V B	47	872	28,1	48	754	29,9	47	893	28,8	47	802	26,7	47	729	23,5	45	976	32,5
V M	78	1.798	58,0	85	1.426	50.9	83	1.781	57,4	83	1.760	58,6	86	1.910	61,6	88	1.961	65,3
TOTAL	265	1.470	47,5	270	1.314	42,4	278	1.455	46,9	276	1.348	45,0	279	1.440	46,5	287	1.470	48,0
N	2	2.450	79,0	2	1.110	39,6	2	1.214	39,1	2	1.028	34,2	2	1.006	32,4	2	732	24,4
N A	178	490	15,8	179	596	21,2	179	706	22,7	181	615	20,5	180	630	20,3	181	566	18,8
N B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N L	32	780	25,1	31	922	36,5	30	1.026	33,0	31	732	24,5	31	824	26,5	32	861	28,7
N M	150	882	28,5	151	841	30,0	152	778	25,0	151	740	24,6	149	816	26,3	151	956	31,8
O	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
O O	2	1.260	40,6	2	899	32,1	1	380	12,0	2	297	9,9	2	324	10,4	2	1.392	46,4
O T	94	739	23,8	93	654	26,9	94	747	24,0	93	574	19,1	91	690	22,2	93	845	28,1
TOTAL	458	697	22,4	458	736	26,3	458	761	24,6	460	657	21,9	455	716	23,1	461	773	25,8
T	113	299	9,6	116	628	22,3	117	699	22,5	117	539	17,9	117	677	21,8	116	783	26,1
T A	1	—	—	1	289	10,5	1	620	20,0	1	782	26,0	1	414	13,3	1	369	12,3
TOTAL	114	297	9,59	117	626	22,4	118	698	22,5	118	541	18,0	118	675	21,8	117	779	26,0
H	113	2.121	68,4	112	4.134	147,6	115	5.756	185,6	114	6.055	201,8	113	7.229	235,0	110	4.908	164,0
T G	4	557	17,9	3	220	7,8	4	405	13,0	4	585	19,5	4	301	9,7	4	401	13,3
TOTAL GERAL	954	1.031	33.2	960	1.280	45,7	973	1.540	49,7	972	1.470	49,0	969	1.690	54,4	979	1.495	48,2

	JULHO			AGOSTO			SETEMBRO			OUTUBRO			NOVEMBRO			DEZEMBRO		
V	64	1.614	52,0	55	2.068	66,7	56	1.776	59,2	57	1.577	50,8	56	1.685	56,1	57	1.615	55,3
V A	87	1.611	51,9	87	1.707	58,0	86	1.496	49,9	85	1.458	47,0	84	1.289	42,9	87	1.358	43,8
V B	46	1.311	42,2	46	1.249	40,2	45	1.103	36,7	44	956	30,8	45	915	30,5	44	1.114	35,9
V M	94	1.946	62,7	95	1.800	58,0	96	1.690	56,3	99	1.574	50,7	91	1.606	53,5	94	1.646	53,0
TOTAL	291	1.672	53,9	283	1.738	56,0	283	1.554	51,7	285	1.445	46,6	276	1.412	47,1	282	1.470	47,4
N	2	1.514	48,8	2	950	30,6	2	869	28,9	2	407	13,1	2	917	30,5	2	677	21,8
N A	177	672	21,6	177	625	20,1	175	599	19,9	174	630	20,4	181	458	15,2	182	501	16,1
N B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N L	32	594	19,1	29	393	12,6	28	899	29,6	32	869	28,0	29	596	19,8	31	656	21,1
N M	150	825	26,6	152	837	27,0	151	802	26,7	143	979	31,5	151	719	23,9	149	807	25,9
O	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
O O	2	752	24,2	2	1.060	34,1	2	907	30,2	2	736	23,7	2	797	26,5	2	903	29,1
O T	93	786	25,3	89	896	28,9	88	833	27,7	70	1.119	36,0	92	664	22,1	100	728	23,4
TOTAL	456	733	23,9	451	737	23,8	446	735	24,5	423	888	28,6	457	597	19,9	466	660	21,2
T	116	899	29,0	116	887	28,6	115	859	28,6	113	816	26,3	116	786	26,2	116	592	19,0
T A	1	267	8,6	1	479	15,4	1	1.117	372,0	1	704	22,7	1	1.075	35,8	1	229	7,3
TOTAL	117	893	28,8	117	884	28,5	116	862	28,7	114	815	26,3	117	789	26,3	117	589	19,0
H	112	2.134	68,8	114	1.403	45,2	113	1.472	49,0	111	1.636	52,7	100	1.259	41,9	104	1.357	43,7
H J	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2.333	77,7	11	4.216	136,0
TOTAL	112	2.134	68,8	114	1.403	45,2	113	1.472	49,0	111	1.636	52,7	106	1.324	44,1	115	1.630	52,6
T G	4	490	15,8	4	691	22,2	4	441	14,7	4	607	19,5	3	481	16,0	4	416	13,4
TOTAL GERAL	980	1.197	38,6	969	1.125	36,2	962	1.076	35,8	937	1.138	36,6	959	935	31.2	984	996	32,1

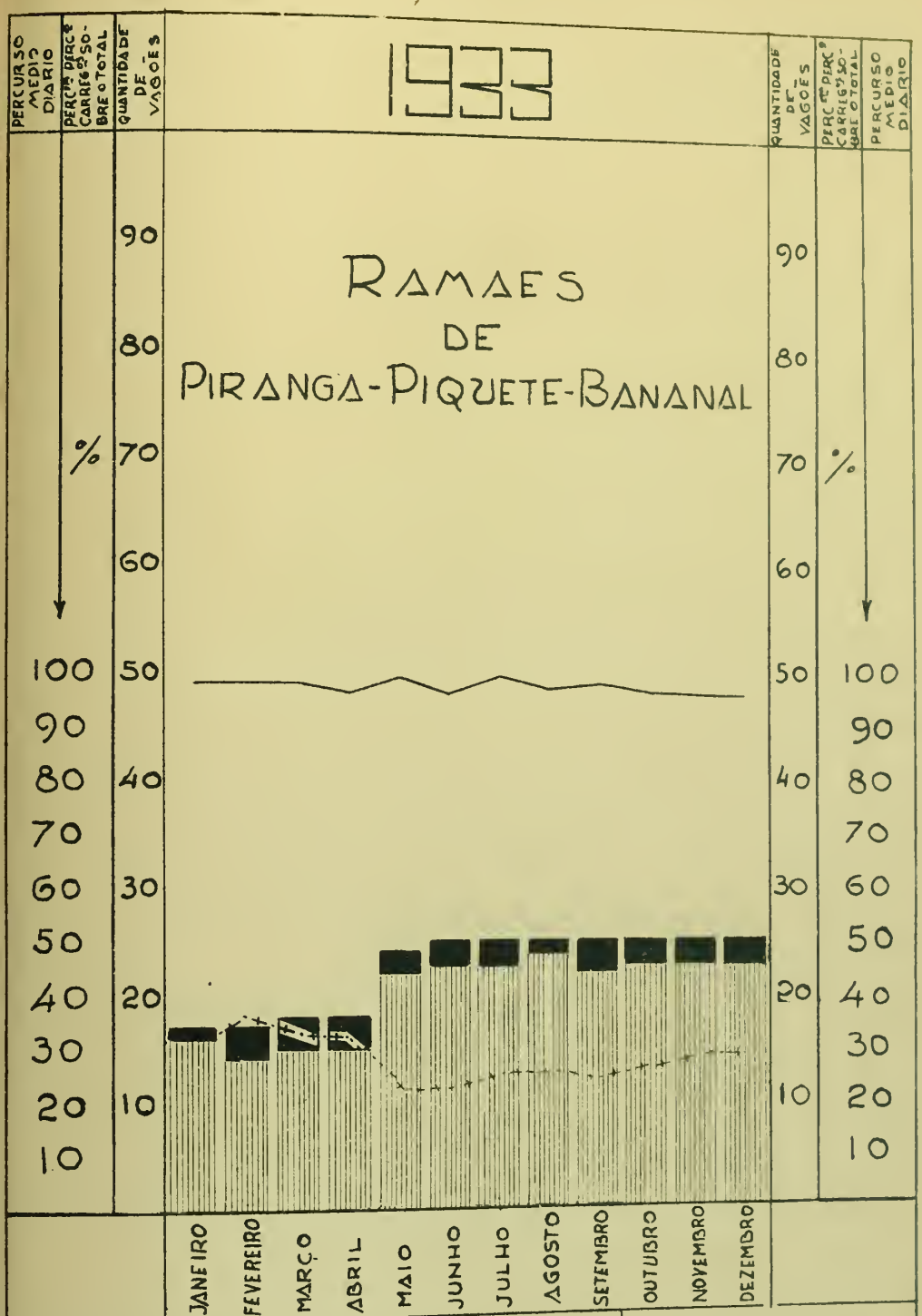
Quadro demonstrativo da quantidade em trafego e percursos medios dos vagões da L. Auxiliar e R. Fluminense, durante o anno de 1933

Typo de vagões	JANEIRO			FEVEREIRO			MARÇO			ABRIL			MAIO			JUNHO		
	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario
V.	113	1.481	47,8	113	1.340	47,8	111	1.510	48,7	112	1.435	47,8	108	1.550	50,0	111	1.461	48,8
V A	8	799	25,8	9	873	31,2	9	511	16,6	9	720	24,0	9	662	20,1	9	735	24,5
V M.	11	1.305	42,1	13	1.042	37,2	12	1.195	38,6	12	1.188	38,2	12	1.480	47,8	12	1.296	43,2
TOTAL	132	1.425	45,9	135	1.280	45,7	132	1.412	45,6	133	1.362	45,5	129	1.478	47,7	132	1.400	46,7
N A	60	385	12,4	59	454	16,2	58	450	14,5	58	416	13,9	59	450	14,5	55	468	15,6
N C	50	50,2	1,62	50	451	16,1	50	376	12,1	50	244	8,13	50	186	5,98	50	504	16,8
N M.	10	154	4,97	16	270	9,65	15	243	7,84	13	164	5,48	15	216	7,19	16	297	9,90
O T	53	430	13,9	65	391	13,9	67	466	15,0	70	375	12,5	70	751	24,5	71	459	15,3
TOTAL	173	289	9,32	190	416	14,9	190	429	13,0	191	339	11,3	194	371	11,9	192	460	15,3
T.	20	216	6,96	24	168	6,01	27	251	8,10	37	279	9,29	31	398	12,8	36	447	14,9
H	27	1.825	58,9	27	1.422	50,8	26	1.740	56,1	25	1.599	53,3	25	1.750	56,4	25	1.665	55,5
H J.	4	2.960	95,5	4	2.990	107	4	3.040	98,0	4	3.090	103	4	3.480	112	4	3.180	106
TOTAL	31	1.975	63,7	31	1.622	57,9	30	1.910	61,6	29	1.799	59,6	29	1.990	64,2	29	1.875	62,5
V F.	7	1.875	60,5	7	1.949	69,5	7	2.140	69,0	7	1.845	61,5	7	2.060	66,6	6	1.770	59,0
TOTAL GERAL	363	874	28,2	387	827	29,5	386	894	28,8	397	809	26,9	390	890	28,6	395	895	29,8

	JULHO			AGOSTO			SETEMBRO			OUTUBRO			NOVEMBRO			DEZEMBRO		
V.	108	1.560	50,3	107	1.630	52,6	105	1.629	54,3	106	1.710	55,2	106	1.533	51,1	100	1.591	51,4
V A	9	734	23,6	9	920	29,7	9	1.014	33,8	8	959	30,9	8	690	23,0	8	845	27,2
V M.	12	1.428	46,1	12	1.825	58,9	12	1.392	46,4	11	1.360	43,8	9	1.341	44,7	8	1.460	47,1
TOTAL	129	1.490	48,1	128	1.600	51,6	126	1.562	52,1	125	1.630	52,6	123	1.467	48,9	116	1.530	49,4
N A	51	472	15,2	55	620	20,0	55	538	17,9	58	491	15,9	52	549	18,3	57	577	18,6
N C	50	287	9,27	50	391	12,6	50	340	11,3	50	299	9,65	50	333	11,1	50	187	6,03
N M	14	284	9,17	14	478	15,4	14	470	15,6	13	490	15,8	16	492	16,4	16	430	13,9
O T	55	413	13,3	49	530	17,1	54	543	18,1	59	560	18,1	48	530	17,6	53	592	19,1
TOTAL	170	384	12,4	168	513	16,6	173	478	15,9	180	460	14,9	166	473	15,8	176	459	14,8
T.	40	389	12,5	38	391	12,6	37	414	13,8	34	317	10,2	40	414	13,8	40	513	16,5
H	25	1 688	54,4	22	1.856	59,9	21	2.220	74,0	22	1.860	60,0	21	1 500	50,0	23	1 650	53,2
H J.	4	3 170	102	4	3.500	113	4	3 660	122	4	4 113	133	4	3 960	132	4	3 810	123
TOTAL	29	1.890	61,0	26	2.010	68,0	25	2.450	81,7	26	2.210	71,3	28	1 850	60,7	27	1 970	63,5
V F.	6	2.440	78,7	5	2 520	81,3	4	1.935	64,5	6	1 455	47,0	6	1 760	58,6	6	2 200	70,9
TOTAL GERAL	614	914	29,5	365	1 050	33,8	365	997	33,2	371	980	31,6	363	930	31,0	365	945	30,5

Quadro demonstrativo da quantidade em trafego e percursos medios dos vagões dos ramaes de PIRANGA, PIQUETE e BANANAL, durante o anno de 1933

Typo de vagões	JANEIRO			FEVEREIRO			MARÇO			ABRIL			MAIO			JUNHO		
	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario	Q. em trafego	Perc. medio Mensal	Perc. medio Diario
V	14	1.051	33,9	12	1.140	40,7	12	1.260	40,7	12	1.150	38,4	18	819	26,9	19	802	26,7
V A	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—
V B	2	313	10,1	2	228	8,15	2	228	7,36	2	199	6,65	2	342	11,0	2	171	5,69
V M	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	432	14,4	1	162	5,23	1	54	1,80
TOTAL	16	960	30,9	14	1.010	36,1	15	1.038	33,4	15	976	32,5	22	700	22,6	23	680	22,6
N A	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—
N M	3	—	—	3	85,0	3,03	3	163	5,26	3	48,0	1,60	4	35,2	1,13	4	68,2	2,27
O	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
O T	10	94,1	3,04	10	79,5	2,84	10	125	4,04	10	55,3	1,84	13	48,0	1,55	13	59,8	1,99
TOTAL	13	94,1	3,04	13	80,7	2,88	13	134	4,32	13	53,6	1,79	19	40,3	1,30	21	50,0	1,66
T	:	—	—	3	—	—	3	—	—	3	—	—	6	9,0	0,29	6	40	1,33
H	5	1.078	34,8	5	1.600	57,3	6	687	22,1	5	1,040	34,7	7	752	24,2	6	866	28,8
TOTAL GERAL	37	569	18,4	35	663	23,6	37	579	18,6	36	570	19,0	54	380	12,8	56	394	13,1



VAGÕES FECHADOS
BITOLA DE 1,00
— SERIES —
V, VA E VB

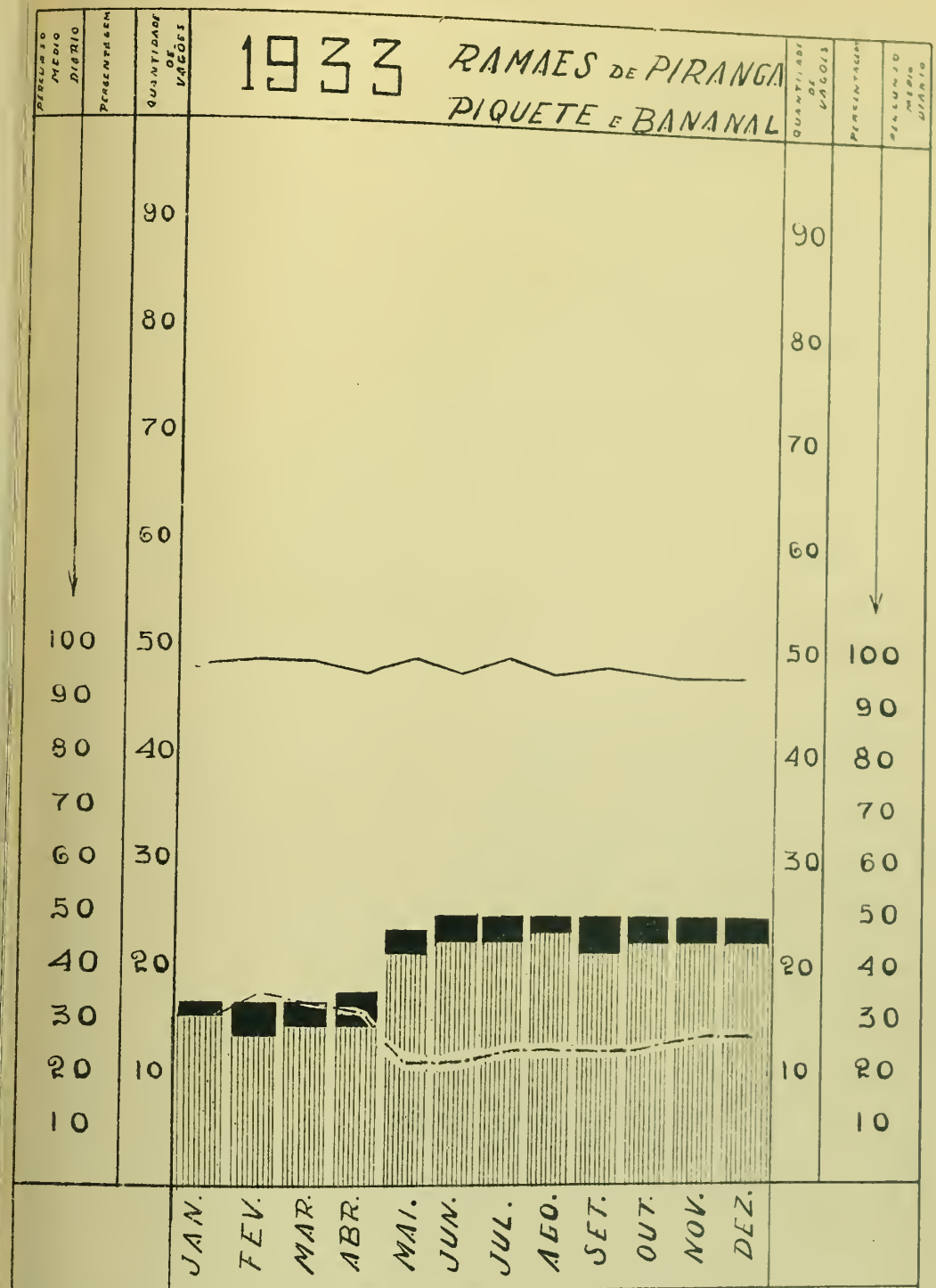
LEGENDA

Vagões existentes
" em trafego
Percentagem percurso carregado sobre o total
Percurso medio diario

E.F.C.B.
MOVIMENTO

VISTO

CONFERIU
LEO TELLES FERREIRA
CODIOU EM 5-11-36



VAGÕES FECHADOS

BITOLA DE 1.00

SERIES

V. VA. VB. E VM

LEGENDA

VAGOES EXISTENTES

" EM TRAFEGO

PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL

PERCURSO MEDIO DIARIO

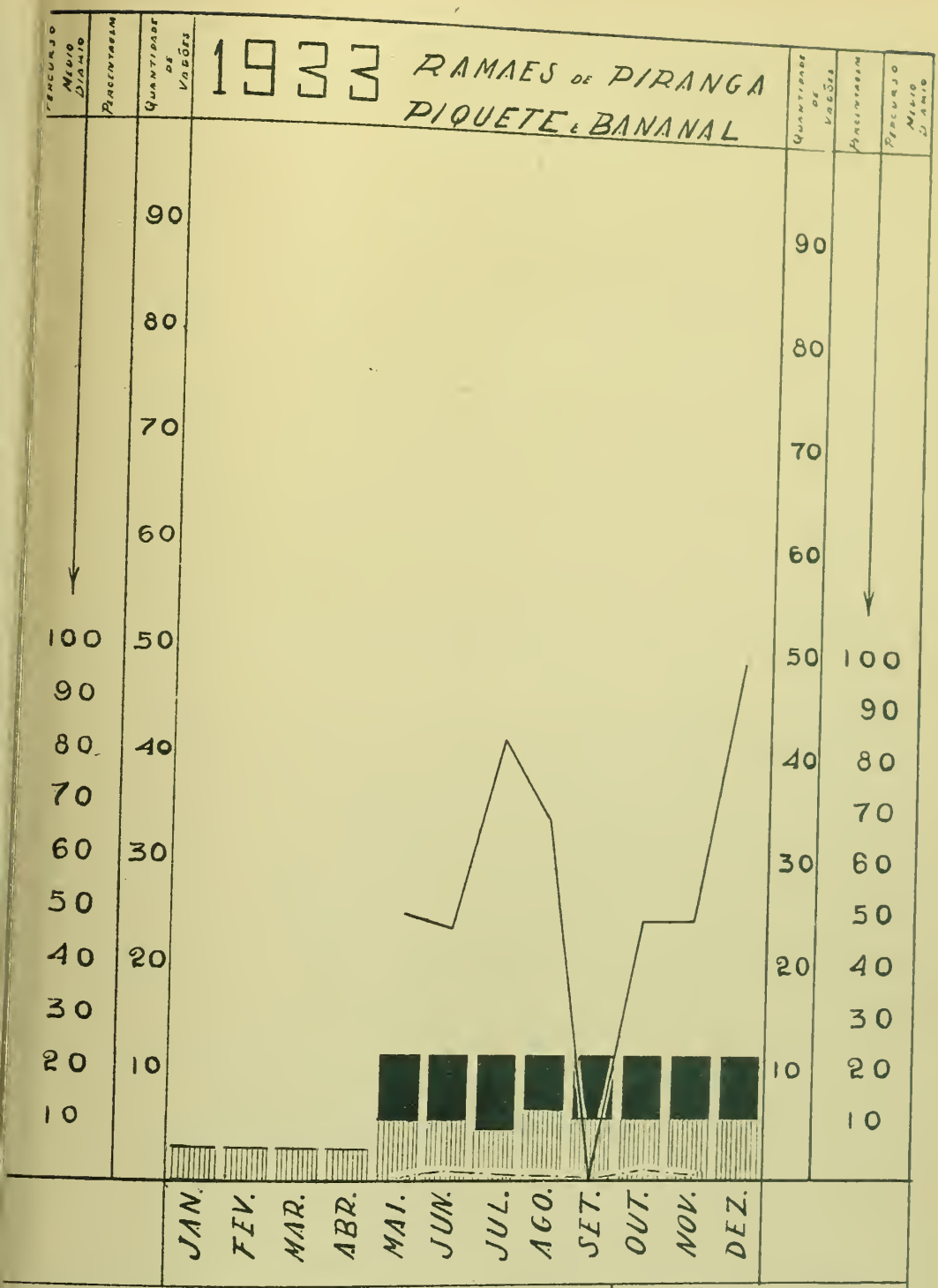
E.F.C.B.

MOVIMENTO

VISTO

CONFERIU

COPIOU



VAGOES PRANCHAS

BITOLA DE 1.00

SERIE

-T-

LEGENDA

VAGOES EXISTENTES

" EM TRAFEGO

PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL

PERCURSO MEDIO DIARIO

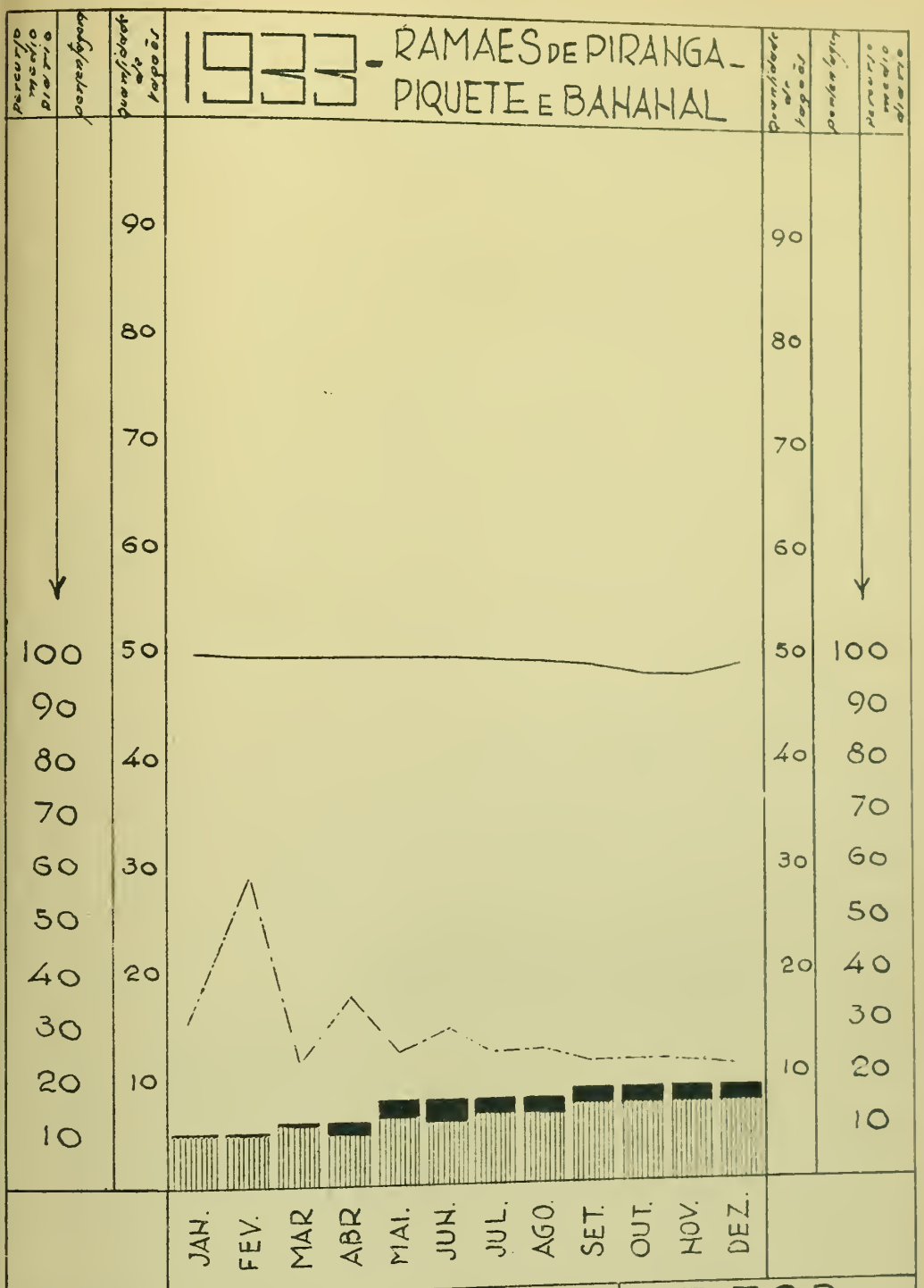
E.F.C.B

MOVIMENTO

VISTO

CONFERIU

COPIOU



VAGÕES DE ANIMAES

BITOLA - 1.m00

SERIE

H

LEGENDA

Vagões existentes

" em trafego

Percentagem percurso carregados sobre o total

Percentagem media diaria

E. F. C. B.

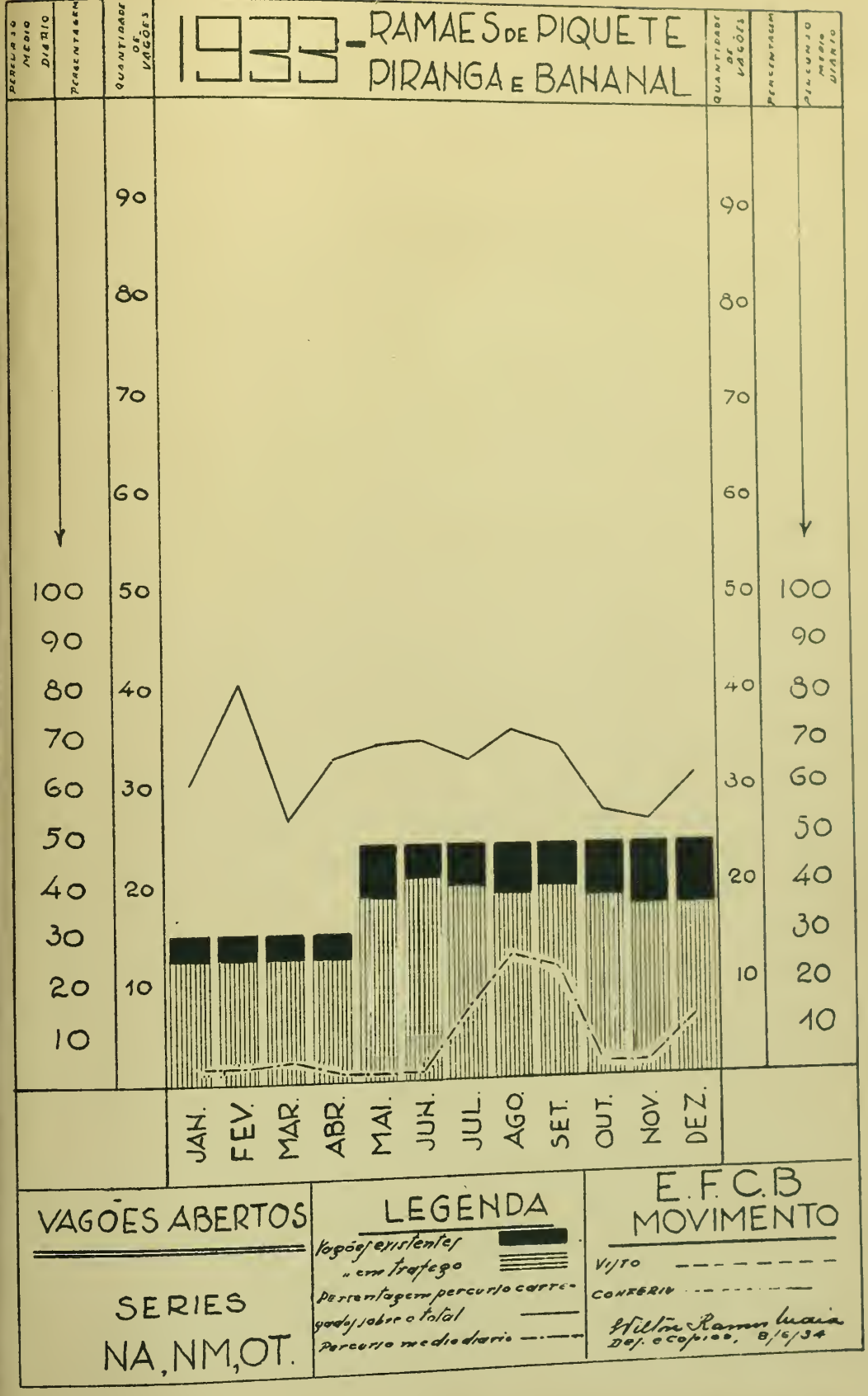
MOVIMENTO

VISTO

conferio

Wilson Ramos Lucia

desenhou em 16/6/34


1933 - RAMAES DE PIQUETE
PIRANGA E BANANAL
PERCURSO MEDIO DIARIO
PERCENTAGEM
QUANTIDADE DE VAGÕES
PERCURSO MEDIO DIARIO
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
JAN.
FEV.
MAR.
ABR.
MAI.
JUN.
JUL.
AGO.
SET.
OUT.
NOV.
DEZ.
VAGÕES ABERTOS
SERIES
NA, NM, OT.
LEGENDA
Vagões existentes
" em trafego
Percentagem percurso carregado sobre o total
Percurso medio diario
E. F. C. B
MOVIMENTO
Visto
Conferido
Dep. e copiou, 8/6/34

	JULHO			AGOSTO			SETEMBRO			OUTUBRO			NOVEMBRO			DEZEMBRO		
V	19	885	28,5	20	875	28,2	18	828	27,6	19	898	29,0	19	920	30,7	19	949	30,6
V A	1	187	6,03	1	204	6,59	1	119	3,97	1	170	5,48	1	119	3,97	1	85,0	2,74
V B	2	256	8,26	2	342	11,0	2	256	8,55	2	256	8,26	2	352	11,8	2	456	14,7
V M	1	265	8,55	1	324	10,4	1	456	15,2	1	837	27,0	1	810	27,0	1	756	24,4
TOTAL	23	771	24,8	24	780	25,1	22	726	24,2	23	808	26,0	23	833	27,7	23	860	27,7
N A	2	93,5	3,10	2	119	3,84	2	127	4,25	2	144	4,65	2	119	3,97	2	104	3,33
N M	5	—	—	4	60,5	2,11	5	41,0	1,37	4	5,50	0,177	3	39,3	1,31	3	—	—
O	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
O T	13	54,8	1,77	13	75,5	2,43	13	68,9	2,29	13	92,0	2,96	13	59,0	1,96	13	359	11,6
TOTAL	20	449	14,5	19	780	25,1	20	678	22.6	19	79,3	2,56	18	62,5	2,08	18	376	12,1
T	5	21,0	0,678	7	19,0	0,641	6	—	—	6	57,0	1,84	6	5,67	0,189	6	2,83	0,091
H	7	755	24,3	7	764	24,6	8	680	22,6	8	700	22,6	8	672	22,4	8	675	21.8
TOTAL GERAL	55	436	14,1	57	486	15,7	56	407	13,6	56	465	15,0	55	467	15,6	55	471	15,2

Nota — O trafego do ramal de Piquete foi restabelecido em 26 de Maio de 1933

QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE TELEGRAMMAS TRANSMITTIDOS DURANTE O ANNO DE 1933, NAS DIVERSAS ESTAÇÕES

MEZES	SERVIÇO DA ESTRADA			SERVIÇO PARTICULAR			SERVIÇO DO GOVERNO		
	Telegrams.	Palavras	RENDA	Telegrams.	Palavras	RENDA	Telegrams.	Palavras	RENDA
Janeiro.....	58.380	2.432.890	243:289$000	1.210	10.200	4:510$300	260	5.310	531$000
Fevereiro....	64.490	2.210.380	221:038$000	1.420	8.560	6:320$200	360	6.108	610$800
Março.....	79.640	3.380.420	338:042$000	2.102	8.810	7:130$800	510	7.300	730$000
Abril.....	95.680	3.430.850	343:085$000	1.680	6.610	6:310$300	320	8.560	856$000
Maio.....	35.790	1.310.460	131:046$000	1.930	10.680	12:810$300	275	4.050	405$000
Junho.....	84.360	2.560.378	256:037$800	1.732	10.400	11:390$700	440	5.800	580$000
Julho.....	62.370	3.800.206	380:020$600	2.402	9.800	10:300$100	516	6.300	630$000
Agosto.....	92.820	2.372.810	237:281$000	1.560	6.810	6:310$800	280	4.800	480$000
Setembro....	58.330	1.284.310	128:431$000	1.810	7.318	7:380$200	350	9.900	990$000
Outubro.....	62.410	1.824.286	182:428$600	1.930	8.510	9:610$300	610	7.800	780$000
Novembro...	52.620	932.485	93:248$500	2.580	11.200	11:400$000	820	9.310	931$000
Dezembro...	70.118	1.762.580	176:258$000	3.010	15.320	12:800$800	800	7.500	750$000
Total geral ...	817.008	27.302.055	2.730:205$500	23.366	116.218	105:974$800	5.541	82.738	8:273$800

QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE TELEGRAMMAS RECEBIDOS DURANTE O ANNO DE 1933, NAS DIVERSAS ESTAÇÕES

MEZES	SERVIÇO DA ESTRADA		SERVIÇO PARTICULAR		SERVIÇO DO GOVERNO	
	Telegrammas	Palavras	Telegrams.	Palavras	Telegrams.	Palavras
Janeiro.....	128.210	3.810.120	3.106	22.600	820	8.040
Fevereiro.....	118.320	2.815.220	2.080	12.400	610	10.024
Março.....	140.280	3.152.480	1.560	3.600	430	5.030
Abril.....	132.400	3.062.607	6.810	7.680	510	8.040
Maio.....	146.100	4.021.200	985	10.100	320	5.060
Junho.....	116.200	3.821.000	3.020	4.400	610	7.120
Julho.....	84.580	2.683.260	1.210	2.480	580	3.610
Agosto.....	109.310	2.610.420	1.310	2.800	460	2.810
Setembro.....	102.600	3.310.260	1.516	3.000	700	8.560
Outubro.....	98.100	1.340.610	2.620	8.360	250	3.850
Novembro.....	129.680	3.810.110	2.762	4.660	850	7.680
Dezembro.....	132.610	3.120.680	4.580	10.920	350	4.100
Total Geral.....	1.438.390	37.557.967	40.549	93.000	6.490	73.924

QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE TELEGRAMMAS TRANSMITTIDOS DURANTE O ANNO DE 1933, DISTRIBUIDOS PELOS ESTADOS DA UNIÃO SERVIDOS PELA ESTRADA

ESTADOS	SERVIÇO DA ESTRADA			SERVIÇO PARTICULAR			SERVIÇO DO GOVERNO		
	Telegrams.	Palavras	RENDA	Telegrams.	Palavras	RENDA	Telegrams.	Palavras	RENDA
Districto Federal.	212.322	9.243.662	924:326$200	4.251	23.165	11:013$000	1.162	14.617	1:461$700
E. Rio de Janeiro	136.244	8.622.331	862:223$100	5.864	36.342	53:252$000	1.671	25.252	2:525$200
E. São Paulo....	257.126	7.154.320	715:432$000	6.125	24.228	18:275$800	1.154	16.524	1:652$400
E. Minas Geraes..	211.316	2.282.242	228:224$200	7.126	32.483	23:434$000	1.554	26.345	2:634$500
Total geral....	817.008	27.302.055	2.730:205$500	23.366	116.218	105:974$800	5.541	82.738	8:273$800

QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE TELEGRAMMAS RECEBIDOS DURANTE O ANNO DE 1933, DISTRIBUIDOS PELOS ESTADOS DA UNIÃO SERVIDOS PELA ESTRADA

ESTADOS	SERVIÇO DA ESTRADA		SERVIÇO PARTICULAR		SERVIÇO DO GOVERNO	
	Telegrammas	Palavras	Telegrams	Palavras	Telegrams	Palavras
Districto Federal	225.315	2.713 512	12 042	27 245	1 625	14 252
Estado do Rio de Janeiro	187.532	4.412.101	5 165	18 562	1 441	14 138
Estado de São Paulo	343.215	12.826.631	10 888	23 145	1 412	22 148
Estado de Minas Geraes	682.328	17.605.723	12 484	24 048	2 212	23 086
Total Geral	1.438.390	37.557.967	40 549	93 000	6 490	73 924

MOVIMENTO DE MENSAGENS TRANSMITTIDAS E RECEBIDAS PELO "RADIO" DURANTE O ANNO DE 1933

MEZES	SERVIÇO DA ESTRADA					SERVIÇO PARTICULAR				
	TRANSMITTIDOS			RECEBIDOS		TRANSMITTIDOS			RECEBIDOS	
	Mensagens	Palavras	RENDA	Mensagens	Palavras	Mensagens	Palavras	RENDA	Mensagens	Palavras
Janeiro	8.358	283.600	28:360$000	7.680	259.310	62	358	60$600	40	610
Fevereiro	2.310	82.410	8:241$000	2.610	150.100	50	210	50$800	38	150
Março	2.812	62.108	6:210$800	2.810	82.130	30	150	37$200	48	310
Abril	5.810	75.810	7:581$000	3.150	124.210	29	185	46$200	53	460
Maio	3.120	82.102	8:210$200	4.820	158.310	46	810	190$000	65	390
Junho	1.518	62.400	6:240$000	3.652	202.100	26	710	68$500	50	292
Julho	2.310	92.800	9:280$000	4.310	160.120	15	58	14$600	42	120
Agosto	4.830	58.400	5:840$000	6.810	210.310	16	60	21$500	50	360
Setembro	1.210	10.200	1:020$000	5.100	311.450	20	59	30$800	30	68
Outubro	2.516	150.402	15:040$200	4.200	215.600	10	45	20$400	90	360
Novembro	1.816	9.210	921$000	5.810	318.600	12	60	32$400	30	218
Dezembro	2.910	131.020	13.102$000	6.215	218.100	20	89	38$500	45	480
Total geral	39.520	1.190.462	110:046$200	57.167	2.410.340	336	2 794	611$500	581	2 925

MOVIMENTO DE MENSAGENS TRANSMITTIDAS E RECEBIDAS PELO "RADIO" DURANTE O ANNO DE 1933, POR ESTADOS DA UNIÃO SERVIDOS PELA ESTRADA

ESTADOS	SERVIÇO DA ESTRADA					SERVIÇO PARTICULAR				
	TRANSMITTIDOS			RECEBIDOS		TRANSMITTIDOS			RECEBIDOS	
	Mensagens	Palavras	RENDA	Mensagens	Palavras	Mensagens	Palavras	RENDA	Mensagens	Palavras
Dist. Federal	12.142	132.010	1:101$200	12.521	601.246	70	626	235$000	23	294
Est. São Paulo	6.015	16.140	21:650$000	11.659	162.476	83	412	111$200	119	956
E. Minas Geraes	21.363	1.042.312	87:295$000	32.987	1.646.618	183	1 756	265$300	439	1 678
T. GERAL	39.520	1.190.462	110:046$200	57.167	2.410.340	336	2.794	611$500	581	2 925

QUADRO DEMONSTRATIVO DA PRODUCÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE GAZ PELA USINA DE SÃO DIOGO, DURANTE O ANNO DE 1933

MEZES	Producção M/3	Material empregado		Fornecimentos		Distribuição de gaz			
		Oleo litros	Carvão kilos	Carros Quantidade	Atmosphera	Locomot. Quantidade	Atmosphera	Transportes Quantidade	Transportes Atmosphera
Janeiro.....	18.922	52.944	103.850	12.279	26.880	124	359	30	401
Fevereiro.....	18.320	48.384	93.800	11.100	24.288	112	327	27	330
Março.....	21.135	53.048	103.850	12.327	26.928	124	354	31	382
Abril.....	20.250	52.224	100.500	11.928	26.058	120	349	30	332
Maio.....	22.415	54.627	103.850	12.325	26.926	124	361	34	406
Junho.....	21.429	52.752	100.500	11.929	26.059	120	355	31	397
Julho.....	22.685	54.960	103.850	12.329	26.930	124	369	34	388
Agosto.....	21.607	53.808	103.850	12.260	26.861	124	360	33	344
Setembro.....	19.639	52.032	100.500	11.860	25.992	120	347	33	376
Outubro.....	19.786	53.424	103.850	12.255	26.856	124	364	30	359
Novembro.....	16.657	50.400	100.500	11.804	25.934	120	344	32	340
Dezembro.....	18.942	52.992	103.850	12.253	26.855	124	362	29	306
Total.....	241.787	632.640	1.222.750	144.649	316.567	1.460	4.251	374	4.361

BALANÇO GERAL DA FABRICAÇÃO DE GAZ "PINTSCH" DURANTE O ANNO DE 1933.

USINA DE GAZ DE SÃO DIOGO

DESPESA

MATERIAL.....	308:767$504	Total.....	340:427$038
PESSOAL.....	31:659$534		

GAZ produzido 241.787 mts. 1$407 rs....	340:194$309	Total.....	340:427$038
mais a fracção de.....	232$729		

RECAPITULAÇÃO:

GAZ PRODUZIDO..... 241.787 mts.
Custo MEDIO do mt. 1$407
CARROS ABASTECIDOS....144.651.

SERVIÇOS EXECUTADOS NOS FORNOS, CALDEIRAS, BOMBAS, DE COMPRESSÃO DE GAZ E DEMAIS APPARELHOS NO ANNO DE 1933

QUANTIDADE	ESPECIFICAÇÃO
6	Lavagens de caldeiras numeros 1, 2 e 3
4	Limpeza do purificador de gaz
2	Limpeza do relogio de marcação de Gaz
60	Mudança de mollas nas bombas ns: 1-2-3-4-5
1	Pintura geral do gazometro pequeno
1	Pintura parcial do gazometro grande
16	Reparação e substituição de retortas dos fornos ns:-1-2-3 e 4.

RELAÇÃO DOS SERVIÇOS EXECUTADOS NOS CARROS DE PASSAGEIROS DURANTE O ANNO DE 1933, PELA USINA DE GAZ, EM SÃO DIOGO.

QUANTIDADE	ESPECIFICAÇÕES	SERVIÇO
2.426	Bicos n. 33	desintupidos
632	Bicos n. 33	substituidos
938	Bicos n. 40	desintupidos
456	Bicos n. 40	substituidos
728	Buzens	substituidos
126	Cupulas	substituidas
58	Encanamentos de privadas	substituidos
49	Encanamentos de recipientes	substituidos
246	Globos n. 182	emmassados
379	Globos n. 182	substituidos
196	Galerias	substituidas
783	Juntas	feitas
1.498	Juntas	reparadas
174	Lanternas	reparadas
95	Lanternas	substituidas
368	Reflectores	pintados
289	Reflectores	substituidos
192	Registros	reparados
51	Reguladores	reparados
38	Reguladores	substituidos
2.956	Revistas na illuminação	feitas
1.200 metr.	Reconstrucção rede introductora entre São Diogo e a intermediaria	
380 metr.	Reconstrucção plataforma suburbios e linhas E-D-F-G.	
674	Soldas	feitas
1.498	Valvulas de carro	lubrificadas
431	Valvulas de carro	reparadas
284	Valvulas de carro	substituidas
396	Vavulas de columna	lubrificadas
43	Valvulas de columna	substituidas
10.831	Véos G G n. 33	substituidos

INSPECTORIA DE RECLAMAÇÕES

Conforme o mappa seguinte, havia em processo, no anno de que nos occupamos, 820 reclamações, representando o valor de 740:756$773. Destas, foram resolvidas 476, no valor de 324:508$384, passando para 1934, 344.

As indemnizações pagas foram:	Em 1932	Em 1933
Por conta do pessoal do Trafego	5:781$280	5:552$285
Por conta do pessoal do Movimento	949$505	1:740$824
Por conta da Estrada	80:846$069	144:651$040
	87:576$854	155:944$149

O movimento de papeis foi o seguinte:

Recebidos:	Em 1932	Em 1933
Boletins de irregularidades (IT 10)	17.554	21.376
Processos diversos	12.190	7.847
Cartas e officios	—	5.181
Requerimentos	—	722
Expedidos:		
Officios	2.574	4.202
Memoranda	722	1.489
Telegrammas	530	412

Mappa das reclamações resolvidas em 1933, com discriminação das que entraram e foram resolvidas nos annos anteriores a 1931, nesse mesmo anno e em 1932.

Reclamações vindas de annos anteriores a 1931				139	104:949$346
Voltaram a processo, por motivo de recursos				3	6:857$090
				142	111:806$436
Reclamações liquidadas em 1933, de irregularidades anteriores a 1931				101	77:035$333
Ficam em processo:					
Nesta Estrada	33	25:704$113			
Nas Companhias de T. Mutuo	5	2:209$900	Total	38	27:914$013
	38	27:914$013		139	104:949$346
Importancia das reducções das reclamações anteriores a 1931					86$900
Reclamações vindas de irregularidades do anno de 1931				62	27:492$556
Entradas em virtude de irregularidades em despachos de 1931				13	29:084$940
			Total	75	56:577$496
Foram liquidadas de despachos de 1931 em 1933				51	19:343$582
Ficam em processo de irregularidades em despachos de 1931.					
Nesta Estrada	21	36:993$314			
Nas Companhias de T. Mutuo	3	240$600		24	37:233$914
	24	37:233$914	Total	75	56:577$496
Importancia das reducções das reclamações de 1931					1:311$480
Reclamações vindas de irregularidades em despachos de 1932				166	152:484$962
Entradas em virtude de irregularidades em despachos de 1932				179	131:146$408
			Total	345	283:631$370
Foram liquidadas de despachos de 1932 em 1933				232	157:784$016
Ficam em processo de irregularidades em despachos de 1932:					
Nesta Estrada	102	107:945$714			
Nas Companhias de T. Mutuo	11	17:901$640		113	125:847$354
	113	125:847$354	Total	345	283:631$370
Importancia das reducções das reclamações de 1932					5:364$288
Reclamações apresentadas em virtude de irregularidades em despachos de 1933				261	295:598$561
Reclamações de 1933 liquidadas neste anno				92	70:345$453
Ficam em processo:					
Nesta Estrada	152	213:110$540			
Nas Companhias de T. Mutuo	17	12:142$568		169	225:253$108
	169	225:253$108	Total	261	295:598$561
Importancia das reducções das reclamações de 1933					1:285$942

RESUMO:

Reclamações de annos anteriores ao de 1931	139	104:949$34
Vindas de irregularidades em despachos de 1931	62	27:492$55
Entradas em virtude de irregularidades em despachos de 1931	13	29:084$94
Vindas de irregularidades de despachos de 1932	166	152:484$96
Entradas em virtude de irregularidades em despachos de 1932	179	131:146$40
Entradas em virtude de irregularidades em despachos de 1933	261	295:598$56
Total	820	740:756$77

Ficam em processos anteriores a 1931	38	27:914$01
Ficam em processo do anno de 1931	24	37:233$91
Ficam em processo do anno de 1932	113	125:847$35
Ficam em processo do anno de 1933	169	225:253$10
Total	344	416:248$389

Nesta Estrada	308	383:753$681
Nas Companhias de T. Mutuo	36	32:494$708
	344	416:248$389

Foram liquidadas de annos anteriores a 1931	101	77:035$333
Foram liquidadas de despachos de 1931	51	19:343$582
Foram liquidadas de despachos de 1932	232	157:784$016
Foram liquidadas de despachos de 1933	92	70:345$453
Total	476	324:508$384

Importancia das reducções das reclamações anteriores a 1931	86$900
Importancia das reducções das reclamações de 1931	1:311$480
Importancia das reducções das reclamações de 1932	5:364$288
Importancia das reducções das reclamações de 1933	1:285$942
Total	8:048$610

QUADRO DOS DESVIOS INAUGURADOS NO ANNO DE 1933

Foram inaugurados os 15 desvios abaixo:

LOCAL	COMPRIMENTO TOTAL	COMPRIMENTO UTIL	ESPECIE	NOME DO CONCESSIONARIO
	ms	ms		
Chrockatt de Sá	164,00	120,00	Morto	Estrada
Alcindo Guanabara	132,00	100,00	»	»
Mathias Barbosa	89,00	51,00	»	»
Kilometro 280 + 216	154,00	107,00	»	Atlantic Refing Company
Sabará	129,00	82,00	»	Estrada
Kosmos	135,50	100,00	—	Departamento Nacional do Café
Siderurgica	306,00	230,00	Activo	Estrada
Kilometro 589 + 367	240,00	164,00	»	»
Parada de Lima Duarte	—	197,00	—	»
Brumadinho	—	68,00	—	»
Horto Florestal	—	256,00	—	»
Senador Vasconcellos	—	260,00	Morto	»
Barão de Nepomuceno	—	75,00	Mixto	»
Nova Iguassú	—	76,00	—	»
Pavúna	—	97,00	Activo	»

QUADRO DE ACCIDENTES — MATERIAES

	1932	1933
Collisões	77	100
Descarrilamentos	383	359
Outros accidentes	50	15

PESSOAES

		Empregados 1932	Empregados 1933	Passageiros 1932	Passageiros 1933	Transeuntes 1932	Transeuntes 1933	Totaes 1932	Totaes 1933	
Feridos devido a	Collisões	3	32	1	111	1	5	5	148	
	Descarrilamentos	9	12	1	2	1	1	11	15	
	Outros motivos	218	142	27	13	27	270	272	425	288—588
Fallec. devido a	Collisões	—	1	1	5	—	—	1	6	
	Descarrilamentos	5	5	1	—	—	—	6	5	
	Outros accidentes	7	14	—	6	31	87	38	107	45—118
Accidentes	Grandes	2	2	—	—	—	—	—	—	
	Médios	16	14	—	—	—	—	—	—	
	Pequenos	492	458	—	—	—	—	—	—	

QUADRO DOS ACCIDENTES PESSOAES E MATERIAES OCCORRIDOS DURANTE OS ANNOS DE 1932 E 1933

			1932	1933
Collisões	Entre estações	Insufficiencia de signaes	1	2
		Engano de chaves	6	9
		Engano de licenças	2	4
		Engano do pessoal da machina	7	5
		Diversos	32	50
	Nas estações	Engano de chaves	7	10
		Engano de licenças	—	2
		Engano do pessoal da machina	3	4
		Insufficiencia de signaes	2	4
		Diversos	17	10
			77	100
		Trilho partido	16	7
		Chaves ou cruzamentos defeituosos	2	6
		Abertura de linha	12	11
Descarrilamentos	Defeito na linha	Defeitos em pontes: Por agua	—	—
		Defeitos em pontes: Por fogo	—	—
		Defeitos em pontes: Outros defeitos	—	—
		Defeitos em pontes: Insufficiencia de signaes	—	—
		Linha em más condições	7	9
		Diversos	12	8
	Defeito no material rodante	Rodas defeituosas	4	8
		Eixos defeituosos	6	11
		Trucks defeituosos	4	6
		Engates defeituosos	8	7
		Freios defeituosos	3	13
		Diversos	56	30
	Negligencia na execução de serviço	Falta de cuidado no manejo das chaves	90	89
		Falta de cuidado no manejo das locomotivas	49	20
		Falta de cuidado na reparação da linha	—	29
		Diversos	—	2
	Obstrucções imprevistas	Gado	20	6
		Inundações	6	5
		Obstrucções criminosas	1	6
		Barreiras	1	9
		Diversos	2	6
			315	288
	Inexplicaveis		78	71
			383	359
Outros accidentes	Em locomotivas	Explosões	—	1
		Outros accidentes em locomotivas	5	4
		Diversos	—	—
	Carros queimados durante o percurso	Fogo devido ás lampadas	—	—
		Fogo devido ás locomotivas	—	—
		Fogo devido aos fogões	—	—
		Diversos motivos	43	10
		Outras causas	2	—
			50	15

Accidentes pessoaes

	1932	1933
Collisões	77	100
Descarrilamentos	383	359
Outros accidentes	50	15

		Empreg.		Passag.		Transeunt.		Total		
		1932	1933	1932	1933	1932	1933	1932	1933	
Feridos devido a	Collisões	3	32	1	111	1	5	5	148	
	Descarrilamentos	9	12	1	2	1	1	11	15	
	Outros motivos	218	142	27	13	27	270	272	425	288—588
Fallecimentos devido a	Collisões	—	1	1	5	—	—	1	6	
	Descarrilamentos	5	5	1	—	—	—	6	5	
	Outros motivos	7	14	—	6	31	87	38	107	45—118

Accidentes

	1932	1933
Grandes	2	2
Médios	16	14
Pequenos	492	458

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NA ESTAÇÃO D. PEDRO II EM 1933

MEZES	SUBURBIOS		INTERIOR	
	N.º de Passagens	RENDA	N.º de Passagens	RENDA
Janeiro	774.283	258:088$300	17 642	429:329$500
Fevereiro	612.383	239:723$100	16.985	380:151$400
Março	725.661	257:849$500	18 223	439:413$600
Abril	738.354	261:507$200	19.052	338:861$300
Maio	690.747	261:316$700	14.685	358.044$700
Junho	815.804	276:275$100	17.723	423:600$400
Julho	867.612	282:405$900	17.441	340:736$800
Agosto	836.147	288:255$500	17.904	365:110$200
Setembro	845.927	274:136$600	25.059	358:515$600
Outubro	856.880	271:946$700	20.199	414:297$600
Novembro	836.664	271:708$400	18.139	362:871$600
Dezembro	697.132	274:583$200	18.270	485:504$800
	9.297.594	3.217:796$200	221.322	4 717:137$500
Em 1932	6.426.627	3.098:849$300	181.517	3 616:985$300
Augmento em 1933	2.870.967	118:946$900	39.805	1 139:152$200

Augmento total em 1933:

Em passageiros. 2.910.772

Em dinheiro...1.249:399$100

NUMERO DE PASSAGEIROS E RESPECTIVA RENDA, EM D. PEDRO II NORTE E BELLO HORIZONTE, EM 1933

ESTAÇÕES	SUBURBIOS	INTERIOR	TOTAL	MEDIA DIARIA	RENDA
D. Pedro II	9.297.594	221.322	9.518.916	26.441	7.965:233$700
Norte	3.928.966	286.330	4.215.296	11.709	6.266:898$500
Bello Horizonte	—	—	45.599	127	2.790:518$400

BAGAGENS E ENCOMENDAS EM D. PEDRO II

O movimento de bagagens e encommendas em D. Pedro II foi o seguinte:

1933 — Volumes carregados	318.498	com	9.093.360	Kgs.
» descarregados	256.863	»	7.593$278	»
Totaes	575.361	»	16.686.638	»
1932 — Volumes carregados	260.657	»	6.935.259	»
» descarregados	203.265	»	6.843.430	»
Totaes	463.922	»	13.778.689	»

Como se vê, foram carregados e descarregados em D. Pedro II, em 1933, mais 111.439 volumes, com uma differença, em peso, de 2.907.949 kilos a maior do que em 1932.

SERVIÇO DE MERCADORIAS DAS ESTAÇÕES DO RIO DE JANEIRO

	1932		1933	
a) — *Maritima*				
(*Do interior*)				
Café	86.827.258	Kgs.	72.889.712	Kgs.
Feijão	13.299.780	»	8.841.455	»
Milho	13.373.560	»	22.237.804	»
Minério	40.275.000	»	34.065.000	»
Diversos	144.425.738	»	453.394.191	»
Totaes	298.201.336	»	591.428.152	»
(*Para o interior*)				
Carvão da Estrada	336.149.006	»	379.489.185	»
» de particulares	6.270.000	»	9.371.883	»
Mercadoria da Estrada	88.802.448	»	86.282.790	»
» de particulares	298.827.167	»	314.874.490	»
Totaes	730.048.621	»	790.018.348	»
b) — *S. Diogo*				
(*Do interior*)				
Encommendas	12.085.002	»	8.893.351	»
Mercadorias diversas	21.817.722	»	51.019.468	»
Carne verde	18.099.441	»	21.678.543	»
Totaes	52.002.165	»	81.591.362	»
(*Para o interior*)				
Mercadorias de pateo	39.527.811	»	67.991.362	»
» diversas	285.331	»	16.696.661	»
Encommendas	4.019.374	»	3.343.420	»
Totaes	43.832.516	»	88.031.443	»
Mercadorias com descarga pela parte			1.220.000	»

c) — *Alfredo Maia*

(*Do interior*)

	1932		1933	
Lenha	2.625.500	Kgs.	2.481.150	Kgs.
Mercadorias diversas	9.783.506	»	8.310.855	»
Materiaes de construcção	61.850.700	»	55.486.679	»
Totaes	74.259.706	»	66.278.684	»
Encommendas diversas			26.701.296	»
(*Para o interior*)				
Materiaes de construcção	1.260.000	»	760.500	»
Mercadorias diversas	14.769.417	»	12.301.315	»
Lenha				
Total	16.029.417	»	13.061.815	»
Encommendas diversas		»	8.056.644	»

As tres grandes estações de mercadorias da cidade do Rio de Janeiro receberam e expediram 1.666.387.744 kilos, o que corresponde á media de 5.358.159 kilos por dia util (unico em que é feito o recebimento e entrega de mercadorias).

ESTATISTICA DE LARANJAS

ESTAÇÕES	1932		1933	
Nilopolis	16.930	Kgs.	31.472	Kgs.
Mesquita	869.423	»	3.226.175	»
Nova Iguassú	16.539.285	»	17.067.120	»
Morro Agudo	3.927.147	»	7.534.299	»
Austin	2.415.148	»	4.261.110	»
Queimados	15.499	»	82.406	»
Andrade Araujo	15.685	»	14.056	»
Taubaté	2.619.990	»	4.638.864	»
Quiririm	34.562	»	39.000	»
Caçapava	2.159.796	»	1.944.533	»
Engenheiro de Mello	20.882	»	10.714	»
Jacarehy	719.046	»	1.353.420	»
Bangú	492.078	»	1.508.868	»
Campo Grande	16.474.120	»	21.919.745	»
Paciencia	1.163.306	»	2.333.740	»
Cabuçú	1.402.000	»	718.500	»
Santissimo	442.984	»	933.767	»
Senador Vasconcellos	2.493.806	»	5.333.894	»
Inhoahyba	3.131.373	»	2.098.409	»
TOTAES	54.953.060	»	75.044.092	»

ACONDICIONAMENTO	1932	1933
Caixas	974.763	1.787.911
Saccos	4.194	8.927
Cestos	2.205	808
Engradados	—	—
Jacás	213	436
TOTAES	981.375	1.798.082

ESTATISTICA DE BANANAS

ESTAÇÕES	TONELADAS	
	1933	1932
Campo Grande	—	—
Itaguahy	1½	781
Corôa Grande	616	1.310
Itacurussá	1.600	836
Ibicuhy	165	336
Mangaratiba	6	8.041
Carlos Sampaio	36	31
Belém	301	152
Paes Leme	50	114
Sertão	174	244
Totaes	2.949½	11.84[illegible]

Quadro demonstrativo do movimento geral do transporte de café no trecho da E. F. C. B. controlado pela 3.ª I. T. no periodo de 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1933.

MEZES	D. N. C.			CONTROLE			DIRECTA			LIVRE	TOTAES
	Cachoeira	Norte p/troca	Marit. p/troca	Marit.	Norte	Santos	Marit.	Norte	Santos	Marit	
Julho	139	—	—	56	—	11	56	—	38	—	300
Agosto	4.558	636	—	2.149	425	631	2.407	759	1.192	—	12.757
Setembro	7.858	631	—	1.118	460	718	5.508	1.971	3.184	—	21.518
Outubro	8.114	—	—	1.135	1.118	904	600	416	3.399	6.317	22.073
Novembro	9.306	293	—	24	226	1.574	—	1.007	3.889	18.896	35.204
Dezembro	13.847	—	1.025	—	—	697	50	—	1.440	20.746	37.805
Totaes	43.822	1.559	1.025	4.552	2.299	4.525	8.621	4.153	13.142	65.959	149.657

RECAPITULAÇÃO

DNC — Cachoeira, Norte e Para Troca	46.406	saccas
CONTROLE e DIRECTA entregues em Norte	6.452	»
» » e Livre-Maritima	79.132	»
» » Santos	17.667	»
TOTAL	149.657	

CAFÉ PAULISTA de Além-Norte

MEZES	MARITIMA—MARITIMA			
	Controle	Directa e Livre	D. N. C. para troca	TOTAES
Julho a Setemb	4.080	11.295	—	15.375
Outubro	—	21.915	2.853	24.768
Novembro	—	12.156	221	12.377
Dezembro	—	15.443	1.440	16.883
TOTAES	4.080	60.809	4.514	69.403

CAFÉ MINEIRO

MEZES	MARITIMA—SANTOS		TOTAES
	Além-Norte	Via Cruzeiro	
Julho	524	5.447	5.971
Agosto	13.708	20.521	34.229
Setembro	9.241	22.853	32.094
Outubro	6.194	14.180	20.374
Novembro	2.235	18.545	20.910
Dezembro	2.705	24.265	26.970
TOTAES	34.607	105.811	140.548

RESUMO DO MOVIMENTO GERAL

Semestre Julho a Dezembro

DESTINOS	PAULISTA		MINEIRO		TOTAES
	Central	Além-Norte	Além-Norte	Via Cruzeiro	
Maritima	79.132	64.889	34.607	—	178.628
Cachoeira	44.847	—	—	—	44.847
Norte	8.011	4.514	—	—	12.525
Santos	17.667	—	—	105.811	123.478
TOTAES	149.657	69.403	34.607	105.811	359.478

Existencia nos reguladores da E. F. C. B.				
Safras	Reg. 15	Cachoeira	Estações	TOTAES
931-932-933	261.786	—	—	261.786
933-934	1.045	43.822	1.025	45.892
TOTAES	262.831	43.822	1.025	307.678

MERCADORIAS EM TRAFEGO NAS PRINCIPAES ESTAÇÕES, EM 1933 (KILOS)

ESTAÇÕES	MERCADORIAS			TOTAES	
	Recebidas	Expedidas	Baldeadas	Em 1932	Em 1933
Maritima	138.033.961	790.018.348	—	928.052.309	1.028.249.957
S. Diogo	81.591.562	88.031.443	1.220.000	170.843.005	95.834.681
D. Pedro II	7.593.278	9.093.360	—	16.686.638	13.778.679
Alfredo Maia	92.979.980	21.118.459	—	114.098.439	—
Norte-cargas	208.083.588	193.086.394	133.534.678	534.704.660	—
Bello Horizonte	183.138.849	32.294.126	4.732.750	220.165.725	—

OBSERVAÇÃO — Para as Estações Maritima — S. Diogo e D. Pedro II (bagagens e encommendas), o total de 1933 é inferior 22.281.365 kilos ao de 1932.

CARGA, DESCARGA E BALDEAÇÃO

O movimento geral de carga, descarga e baldeação, em toda a Estrada, foi de 5.645.184 toneladas, contra 4.867.852 toneladas apuradas em 1932, conforme o quadro seguinte.—

Nesses totaes, a carga e descarga feitas por particulares foi a abaixo:

	1932		1933	
Carga	1.419.379	toneladas	1.920.520	toneladas
Descarga	1.291.639	»	1.694.632	»
Pela Estrada	2.156.834	»	2.030.032	»

Correspondentes a estes serviços.

Carga	bagagem e encommendas	188.696	toneladas	187.987	toneladas
	mercadorias	653.489	»	516.289	»
Descarga	bagagem e encommendas	157.638	»	127.745	»
	mercadorias	538.377	»	487.353	»
Baldeação.	bagagem e encommendas	34.802	»	61.995	»
	mercadorias	583.832	»	648.663	»

Nestes serviços estiveram empregados:

Em 1932..... 4.058 homens

» 1933..... 1.758 »

A media em peso, para cada homem e em cada dia util, foi de 10.183 kilos.

A despesa total com o serviço de braçagem importou em réis 3.739:029$513.

O custo medio geral da tonelada foi, portanto, de Rs. 657.

QUADRO SYNOPTICO DO SERVIÇO DE BRAÇAGEM

INSPECTORIAS	IMPORTAÇÃO			EXPORTAÇÃO			BALDEAÇÃO		TOTAES
	Encommendas e bagagens	Mercadorias Estrada	Descarregadas Parte	Encommendas e bagagens	Mercadorias Estrada	Carregadas Parte	Encommenda e bagagens	Mercadorias	
1.ª Inspectoria	21.382.179	121.051.377	506.579.239	24.130.049	230.216.434	574.691.437	2.259.713	7.036.605	1.487.347.033
2.ª Inspectoria	19.295.942	47.653.215	138.037.369	81.415.498	44.296.923	279.611.753	17.164.292	128.885.661	756.360.653
3.ª Inspectoria	14.130.871	88.128.864	345.998.037	20.613.413	52.022.546	284.634.148	2.378.704	170.008.016	977.914.599
4.ª Inspectoria	18.155.981	43.601.434	171.633.997	21.308.568	38.730.531	113.468.974	12.143.188	100.872.201	519.914.874
5.ª Inspectoria	10.550.813	100.532.127	304.099.879	8.760.874	65.017.930	403.264.863	21.044.949	198.849.413	1.112.120.848
6.ª Inspectoria	2.812.500	17.760.400	24.698.200	4.325.700	16.033.800	54.909.800	429.100	1.072.800	122.042.300
7.ª Inspectoria	1.721.496	15.757.019	32.075.696	1.901.011	17.938.284	52.473.698	2.224.652	13.506.038	137.597.894
8.ª Inspectoria	32.647.610	26.417.686	141.260.235	12.753.516	25.716.516	115.967.701	2.335.776	4.498.531	361.597.571
9.ª Inspectoria	7.048.048	26.450.800	30.248.845	12.778.094	26.316.173	41.497.575	2.014.859	.23.933.455	170.287.849
Totaes de 1933	127.745.440	487.352.922	1.694.631.497	187.986.723	516.289.137	1.920.519.949	61.995.233	648.662.720	5.645.183.621
Totaes de 1932	157.638.130	538.376.580	1.291.638.751	188.696.188	653.488.578	1.419.379.013	34.802.258	583.832.150	4.867.851.648

NUMERO DE TRABALHADORES EMPREGADOS NO SERVIÇO DE BRAÇAGEM		Média em ks. por homem por dia de trabalho	A despesa foi a seguinte
1.ª Inspectoria	166	5.627	612:928$440
2.ª »	250	3.763	797:934$750
3.ª »	150	6.334	541:356$349
4.ª »	110	5.104	719:241$644
5.ª »	247	6.128	557:606$056
6.ª »	62	1.502	70:974$400
7.ª »	591	1.114	36:668$435
8.ª »	77	3.712	236:757$615
9.ª »	105	1.101	167:463$824
Total de 1933	1.758	29.385	3.739:029$513
» » 1932	4.058	32.306	4.429:251$018

OBRAS E SERVIÇOS EXECUTADOS

D. Pedro II.....	Installação, em logar apropriado, de uma nova secção para venda de assignaturas.
Maritima.....	Iniciado o assentamento de uma excellente balança de pesar carros. Augmentados os desvios de Maritima — Silva Freire, Senador Vasconcellos e Santa Cruz.
Engenho de Dentro	Installação, de accordo com a Prefeitura, de uma balança para pesagem de vehiculos de transporte de carne.
Cascadura.....	Conclusão das obras do pateo e construcção do desvio principal de carregamento e descarga, ficando, por isso, restabelecido o serviço de recebimento e expedição de mercadorias e pequenos animaes, com sensivel augmento de renda.
Oswaldo Cruz.....	Construcção de uma passagem superior e nova plataforma coberta para as linhas 3 e 4, cuja inauguração occorrerá em 1934. Fica, assim, supprimida mais uma passagem de nivel, para maior segurança do publico.
Marechal Hermes	Alteração, por suggestão da I. T. 1, da disposição das linhas, que ficam agora todas em plataforma. Com isso poude ser fechada uma bilheteria e o pessoal aproveitado em favor das tabellas de mais de 8 horas e na concessão das ferias em atrazo.
Deodoro.....	Modificação da travação da cabine, augmentando a sua segurança. Montagem de 2 cabines auxiliares com acção sobre as chaves extremas, na parte da Linha do Centro e do Ramal de Santa Cruz. Installações de novos signaes, como melhoramento complementar.
Austin-Queimados...	Adopção do Track-Circuit para o movimento de trens desse trecho. Installação de uma cabine electro-mechanica.
Belem.....	Conclusão da plataforma de armazem, permittindo a baldeação perfeitamente commoda, nesse ponto, dos passageiros da Linha Auxiliar.
Bangú—Sen. Camará—Santissimo — Sen. Vasconcellos e C. Grande	Installação, a titulo de experiencia, dos apparelhos F L., estando sustado, nessas Estações, o cumprimento do art. 143 das I. S. E.
Mangaratiba.....	Construcção de um caes para protecção do pateo, o qual melhorou sensivelmente o aspecto local.
Agencia da "A Noite".....	Abertura dessa Agencia de passagens, no local cedido por esse jornal, em seu edificio, na Praça Mauá. Fechamento provisorio da Agencia de Almirante Barroso, devido á terminação do contracto de locação da loja occupada por essa Agencia.
Mario Bello	Reparação geral das esquadrias, limpeza e pintura. Construcção de de uma privada, que veiu melhorar as condições hygienicas da Estação.
Serra.....	Reparação do telhado e das installações d'agua, com sensivel melhoria da canalização geral.
Scheid.....	Reparação completa das esquadrias e pintura geral da Estação.
Palmeiras.....	Ligeira pintura e pequenas reparações no telhado, piso das plataformas, etc.
Paulo de Frontin..	Iniciada a remodelação geral do edificio. Substituição da antiga cobertura das plataformas por outra com concreto armado, em toda a extensão das mesmas. Levantamento do piso das plataformas á altura dos carros e, consequentemente, do piso de todo o edificio, afim de evitar quedas aos passageiros. Construcção, iniciada, de uma "marquise" em toda a volta do edificio.
Humberto Antunes	Pequenas reparações em todo o corpo do edificio e suas dependencias, bem como pintura ligeira.
Morsing.....	Pequenas reparações no corpo do edificio e assentamento de uma guarita destinada á W. C.

Barra.....	Terminado o augmento das plataformas. Reconstruidas as respectivas coberturas, o que trouxe beneficios para o publico. Separação, por tabique, da sala do Telegrapho. Installação de 2 gabinetes, por divisões em tabiques, da antiga Turma de Percurso, para os despachadores das linhas do Centro e Serra do Mar, e do Ramal de S. Paulo, afim de melhorar as condições de trabalho. Pintura geral em todas as dependencias do Centro Selectivo e gabinete do Inspector.
Andrade Pinto.....	Pintura geral de todo o edificio, substituição dos vidros partidos e outros pequenos serviços.
Parahyba do Sul..	Reparação de todas as esquadrias e pintura geral do edificio.
União.....	Reparação geral de toda a cobertura do edificio da Estação e da casa do Encarregado.
Pinheiro.....	Construcção de um commodo destinado á installação da nova Agencia e assentamento de uma pia na plataforma.
Volta Redonda....	Construcção de uma plataforma na linha 2, com grande beneficio para o publico e para o serviço da Estrada.
Saudade.....	Reparação geral do telhado do edificio da Estação. Reparação geral do commodo destinado ao Archivo.
Pombal.....	Pintura ligeira do edificio e pequenas reparações.
Floriano.....	Reparação geral da cobertura do edificio da Estação.
Rezende.....	Pintura geral do edificio da Estação. Inauguração de uma cabine "Hand Generator", em 25-5-33, melhoramento esse de grande importancia para a efficiencia do movimento de trens.
Marechal Jardim...	Pintura geral do edificio da Estação.
B. Homem de Mello	Pintura geral e reparação das plataformas.
Itatíaia.....	Substituição do soalho, reparação de esquadrias e pintura geral.
Engenheiro Passos..	Reparação do soalho e pintura geral.
» Bianor..	Reparação da cobertura e pintura geral.
Queluz.....	Construcção da plataforma da linha 2 e modificação da disposição das linhas do pateo.
Cruzeiro.....	Modificação da plataforma, conclusão do assentamento das novas coberturas, reparação geral e pintura do edificio da Estação. Inauguração da cabine mechanica em 23-9-33.
Embahú.....	Reparação geral da cobertura.
Cachoeira.....	Reparação da cobertura e pintura da Agencia.
Agencia urbana de. São Paulo.....	Com grandes vantagens economicas, essa Agencia foi transferida do Edificio Martinelli para o dos Correios e Telegraphos.
Norte—passageiros .	As importantissimas obras por que vem passando essa Estação, farão com que, em breve, ella seja inteiramente nova e fiquem condignamente installados, todos os serviços do Trafego, já assim estando, nas dependencias promptas, a Agencia, o Telegrapho, o Radio e o Selectivo. Ficará em summa, uma Estação digna da Capital a que serve.
Norte-Cargas.....	As obras realizadas nessas Estação relativamente muito pequenas para a importancia da mesma foram: Construcção de parachoques de alvenaria de pedra em algumas das linhas de topo com a rua Bresser. Caixa d'agua com capacidade de 10.000 litros. Construcção de 2 desvios mortos. Augmento da cauda do triangulo de reversão. Divisão provisoria, em gradil de madeira, do Armazem de Importação para attender ao serviço de trafego mutuo.
5.ª Parada.....	Passou a intervir no movimento de trens, para maior segurança na Variante de Poá, a partir de 27-10-33.
Carlos de Campos.	Installação de telephones da Agencia para as chaves superior e inferior. Installação de 4 lampadas electricas para melhorar a illuminação do pateo.

Arthur Alvim	Substituição de uma porteira em máu estado.
Villa Mathilde.....	Installação de 2 portas corrediças para fechamento do torniquete, de um portão e escada para passageiros desembarcados.
	Isolamento da rede geral de illuminação, da do pateo, signaes e edificio da Estação.
Itaquera.....	Installação de um gazometro para illuminação a acetyleno.
15 de Novembro..	Ladrilhamento do piso da sala de apparelhos e pintura geral do edificio da Estação.
Ferraz de Vasconcellos.....	Abertura de um portão no muro de fechamento, do lado da linha 2, destinado aos passageiros.
	Reparação do piso da plataforma.
Calmon Vianna....	Construcção de 2 boeiros, em alvenaria de pedra com 26×1×0, 80 e 5,70×1×0, 50, para augmento de um desvio e drenagem das aguas do pateo.
	Reforma parcial da cabine mechanica.
Suzano.....	Pintura geral dos edificios da Estação e da casa do Agente.
Santo Angelo.....	Reforma parcial da cabine mechanica, com substituição das ligações para a chave 6. Raparação no "controle" de commando dos signaes fixos e installações de discos de manobras.
Mogy das Cruzes...	Construcção de um desvio com 65,m 40, para o serviço de despacho de verdura, com pesagem na balanca do armazem.
	Desdobramento da Secção de Bagagem para junto da bilheteria.
	Captação das aguas pluviaes e sobras da caixas dagua com canalização, em manilhas, para fora do pateo.
	Collocação de portas envidraçadas, na Agencia e Telegrapho.
	Pintura interna da Bilheteria e do Armazem, com installação de um escriptorio para o pessoal deste.
	Reparação do mobiliario da Estação e confecção de 3 estantes, 4 escaninhos e um estrado de madeira.
	Ajardinamento do pateo, na parte fronteira ao Dormitorio do pessoal. Pintura e melhoramentos neste.
	Installação dagua para o pateo ajardinado.
	Reforma parcial da cabine mechanica e intallação de um travessão da linha 2 para a 1.
Cesar de Souza....	Construcção de uma plataforma com 40×3, 20, do lado opposto ao edificio da Estação, servindo á linha 2.
	Assoalhamento da Agencia e Sala dos Apparelhos.
	Collocação de novo forro na guarita que serve de Archivo.
Sabaúna.....	Melhoramento das linhas do pateo, com applicação de trilhos novos ultimamente adquiridos.
	Plantação de especies florestaes diversas, adquiridas no Horto Paulista.
Guararema.....	Alguns melhoramentos na plataforma.
	Pintura geral no edificio da Estação, e na casa do Agente. Installação de 2 telephones, um na chave superior e outro na Sala dos apparelhos.
	Installação de illuminação electrica nos signaes fixos e nas chaves. Construcção de um alpendre na casa do Agente.
Bom Jesus.....	Construcção de uma plataforma com 50×3, para servir á linha 2 — muito facilitando o movimento.
	Installação de chave, para o desvio morto, na linha 2, evitando-se chave de topo e augmentando-se o comprimento util do mesmo.
Jacarehy.....	Contrucção de uma plataforma para embarque de leite, lado superior do pateo, com 7×5×1m, com uma rampa de 6,15, o que muito facilita esse serviço.
	Pintura geral e collocação de forro no Armazem de mercadorias, na parte que serve de escriptorio.
Limoeiro.....	Fechamento do pateo, por cerca de arame farpado.
	Passagem de nivel, permittinto que os vehiculos encostem ao Armazem.
	Guarita para archivo da Estação.
	Installação de telephones nas chaves.

S. José dos Campos	Divisão, por gradil de madeira, do Armazem de Bagagens e Encommendas.
	Substituição dos portões de madeira do Armazem de Mercadorias. Installação de illuminação electrica nos signaes fixos. Ligação telephonica entre o Armazem de Mercadorias e a Agencia, com vantagens para o serviço, pois que são relativamente distantes.
Eng. Martins Guimarães	Installação sanitaria para o pessoal da Estação, em guarita de madeira.
Eugenio de Mello..	Separação dos encanamentos das 2 caixas dagua. Construcção de uma varanda na casa do Agente.
Caçapava.....	Construcção de uma plataforma, embora estreita e ainda não terminada, para servir á linha 2. Ampliação e remodelação integral do edificio da Estação, do que resultou augmento da Secção de Bagagem e da Sala dos Apparelhos, devendo nesta installar-se depois a cabine electrica, já projectada. Novo compartimento para o Archivo. Novas installações sanitarias.
Taubaté.....	Montagem de cabine "Hand-Generator", com capacidade para 15 alavancas, "controlando" as linhas 1 e 2; 3 desvios activos e 2 mortos; commandando 2 signaes absolutos e 2 de linha contraria, para trens de carreira e 12 discos para trens manobreiros e, ainda, os seguintes apparelhos de mudança de via: 6 chaves automaticas e 4 manuaes, agulhas accionadas a motor e, estas, controladas pela cabine. Diminuição do "Hal" do edificio da Estação, para a installação, em 2 compartimentos formados da Bilheteria e da Sala de Espera. Inicio da contrucção de novo Armazem de Mercadorias, em local mais conveniente, do que resultará sensivel economia no serviço de braçagem.
Tremembé.....	Estão em andamento diversos melhoramentos.
Pindamonhangaba..	Aterro do pateo. Fechamento do mesmo, por cerca de moirões de concreto e arame liso, com collocação de 2 cancellas nas entradas. Ajardinamento de uma parte do mesmo pateo. Plantação de "cupressus" ao longo da cerca. Augmento de 10 metros da plataforma para embarque de passageiros. Reparação da plataforma para embarque de leite. Reforma da cabine electrica.
Moreira Cesar.....	Construcção de plataforma para a linha 2, com 51 metros. Augmento da plataforma da linha 1. Augmento de 3,80×3,25m. no edificio da Estação, Pintura. Inicio da installação para a illuminação electrica do mesmo edificio, do pateo e dos signaes externos.
Roseira.....	Reforma da cabine electrica e installação para illuminação electrica do edificio, plataformas e signaes.
Apparecida.....	Augmento das linhas 1 e 2 e tornado activo o desvio morto. Augmento das extremidades da plataforma da linha 2. Collocação de caixilhos na Sala dos Apparelhos. Reforma da cabine electrica, com substituição das installações de pateo. Reforma da installação electrica do edificio da Estação e illuminação electrica das chaves superior e inferior.
Guaratinguetá.....	Substituição de parte da cobertura de zinco, do edificio da Estação, por telhas de barro. Collocação de vidros em janelas, etc. Assoalhamento, pintura, etc., na casa do Agente.
Engenheiro Neiva ..	Inicio do aumento da Agencia e 2 pequenos commodos na casa do Agente. Reforma da cabine electrica.
Lorena.....	Levantamento das linhas do pateo. Tornado activo um desvio morto. Levantamento da plataforma da linha 1 e ladrilhamento da mesma e da dos trens de Piquete. Remodelação geral e pintura do edificio da Estação. Inicio da construcção do Dormitorio para o pessoal dos trens e da Estação.

	Inicio da limpeza e de installações sanitarias na casa do Agente.
	Reforma da cabine electrica, para melhoria do serviço.
Canas.....	Installação para a illuminação electrica.
Variante de Poá...	As 7 estações comprehendidas nesse trecho se acham em conclusão. A inauguração do trafego na Variante, dotada de optimas condições technicas, impõe a installação de um pateo de Triagem em Mogy das Cruzes, para approveitamento daquellas condições.
Affonso Arinos.....	Construcção da referida estação.
Ewbanck da Camara	Construcção da referida estação.
Igrejinha.....	Substituição dessa estação por uma das anteriores.
Entre Rios.....	Construcção dos armazens na referida estação e descongestionamento do pateo da mesma.
Lafayette.....	Alargamento do pateo para novas linhas; installação de duas torres para illuminação do pateo.
Mello Franco.....	Construcção da 2.ª plataforma.
Fecho do Funil....	Construcção da 2.ª plataforma dessa estação.
Barreiro.....	Construcção da 2.ª plataforma dessa estação.
Congonhas.....	Construcção de uma plataforma dessa estação.
Bello Horizonte...	Pintura externa do edificio e reparação da illuminação; augmento do abastecimento dagua para os serviços de limpeza de carros e da estação.
Arrudas.....	Construcção de uma nova estação e remodelação do pateo.
Lobo Leite.....	Rectificação da entrada inferior da estação para o accesso á linha ascendente — na forma do art. 119 das ISM da extincta 3.ª Divisão. Construcção de uma reservada accessivel ao publico.
Chrockatt de Sá...	Construcção da 2.ª plataforma, visto ser provisoria a que ali se encontra.
Burnier.....	Terraplenagem do pateo de forma a evitar a estagnação da agua das chuvas. Construcção de um compartimento para deposito de inflammaveis da estação.
Terra Nova.....	Inauguração do novo edificio da estação, que é agora dotado de uma extensa plataforma com um torniquete.
Agostinho Porto....	Foi inaugurada a illuminação electrica dessa estação.
Coelho da Rocha..	Foi inaugurada a illuminação electrica dessa estação.
Pavuna.....	Inauguração do novo edificio da estação, que agora dispõe de duas plataformas.
Andrade Araujo....	Foi inaugurada a illuminação electrica dessa estação.
Magé.....	Ficou installada a agencia dessa estação no edificio contiguo ao da estação de Magé L. R.
Eden.....	Foi aberta ao trafego essa estação, antigo estribo de Itinga, tendo a mesma um torniquete.
Alfredo Maia.....	Soffreu essa estação pinturas e reparos.
Villa Rosaly.....	Soffreu essa estação, pinturas e reparos.
Irajá.....	Está sendo feito o serviço de reconstrucção dessa estação.
Inhaúma.....	Está sendo feito o serviço de reconstrucção dessa estação.

PROVIDENCIAS TOMADAS

ORDENS

Sobre o expediente e communicações.
Telegrammas sobre accidentes.
Instrucções para o serviço telegraphico das estações.
Instrucções sobre a concessão de casas da Estrada para moradia de seus funccionarios.
Instrucções para o serviço de avarias e faltas verificadas nos carros de passageiros.
Recommendou-se que o algodão fosse considerado mercadoria de facil deterioração.
Recibo do talão BT-43.
Communicação sobre circulação e atrazos de trens.
Circular de annuncio de trens espèciaes.
Instrucções para o serviço de utilização de vehiculos.
Instrucções para o serviço da Agencia da Noite, installada no andar terreo da Noite, na praça Mauá n. 7.
Instrucções para as attribuições de jornaleiros.
Revista do vehiculos.
Regulamentação para a utilização de encerados.
Serviço de pessoal. Instrucção para admissão, promoção, etc.
Instrucções para o uso dos uniformes.
Avarias e faltas nos vehiculos.
Gabarito de carregamento.
Prova de identidade dos portadores de passes.
Relatorio de irregularidade no transporte.
Admissões, transferencias, etc., de pessoal.
Instrucções a serem exigidas para o caso de candidatos a ferroviarios.
Instrucções para a effectivação de jornaleiros.
Communicações dirigidas a mais de um destinatario.
Communicação annual dos despachos de mercadorias effectuados.

CIRCULARES

Entrega de mercadorias sem o conhecimento original.
Licença a extranumerarios victimas de accidente em serviço.
Contagem de tempo para effeitos de aposentadoria.
Gratificação pro-labore. O que compete ao substituto é a gratificação que deixa de receber o substituido.
Communicações sobre fallecimentos.
Contagem de tempo.
Taxa de educação e saude. A cobrança desta taxa foi iniciada em 1.º de Janeiro de 1933.
Restituições de contribuições por parte da Caixa de Aposentadoria e Pensões.
Estações situadas em zona insalubre: Foram consideradas como taes as seguintes estações: — Belford Roxo, José Bulhões, Rio d'Ouro, São Pedro, Xerem, Tinguá, Magé, Augusto Vieira, Alcindo Guanabara e Porto Piedade.
Mineraes. Recommendou-se que não fosse effectuado embarque de mineraes do Estado de Minas sem a apresentação, por parte dos interessados, da guia expedida pelo Serviço de Fiscalização de Jazidas.
Permittiu-se ás Sub-Commisões de defesa do assucar examinar os conhecimentos de despachos de assucar, afim de ficarem habilitadas a proceder á cobrança dos usineiros que não tiverem pago a taxa de 3$000, a que está sujeito cada sacco de assucar de 60 kilos, conforme Decreto n.º 20.761, de 7-12-31.
Foi mudado o nome da estação de Metallurgica para D. Bosco.
Inauguração do trafego rodoviario ligando a estação de Eugenio Lefévre e a cidade de São Bento do Sapucahy, da Estrada de Ferro Campos do Jordão.
Das relações de passes não devem constar os nomes dos empregados que, por qualquer motivo, estiverem afastados do serviço, por occa-

sião da confecção das mesmas, salvo os que se encontrarem em goso de férias ou licença.

Têm os extraordinarios, nas mesmas condições dos extranumerarios, direito á percepção dos salarios dos seus cargos durante o tempo da sua incorporação ao Exercito, descontada a importancia que receber pelo Ministerio da Geurra.

O extranumerario que não tiver a caderneta de reservista, por não haver attingido a edade de ser sorteado, deve ser mantido no emprego até e durante sua incorporação ao serviço militar.

As procurações simples, passadas tão somente para o fim de serem recebidos vencimentos de empregados desta Estrada, impossibilitados de fazel-o pessoalmente, são passiveis de revogação, uma vez que esses mesmos empregados se apresentem para esse fim aos funccionarios incumbidos de effectuar taes pagamentos, ou façam, nesse sentido, notificação, por escripto ou verbalmente ao respectivo pagador.

Sobre a resolução de os inferiores á paisana viajarem livremente, e uma vez que provem a sua qualidade de militar.

Instrucções sobre embarque de cafés mineiros.

Instrucções sobre embarque de cafés paulistas.

Instrucções sobre embarque de cafés fluminenses.

As ferias só devem ser concedidas a empregados effectivos que contarem mais de um anno de serviço na Estrada.

Foi extendida aos trabalhadores e operarios, além dos que servem em officinas, a praxe ha muito adoptada nas Officinas da Locomoção, quanto ao encerramento dos trabalhos, aos sabbados, uma hora antes da habitualmente observada, ficando entendido, porém, que tal concessão não deverá ser applicada quando della resultarem embaraços para o serviço.

A parada de ITINGA passou a denominar-se "EDEN".

Foi mudado o nome da estação RODRIGUES ALVES, do ramal de Piquete, para "PIQUETE".

De conformidade com o Decreto n.º 22.885, de 7-7-33, nenhum chefe de serviço poderá dar posse a qualquer funccionario de primeira nomeação, maior de 16 annos, sem que este apresente prova de ser reservista do Exercito ou da Armada, ou sua dispensa legal do serviço militar. O chefe de serviço que isso infringir indemnizará os cofre publicos da importancia dos vencimentos e outras vantagens pecuniarias que já tenham sido pagas ao funccionario, cuja nomeação será immediata e automaticamente cassada.

De conformidade com o Decreto 22.005, de 24-10-32, só poderão occupar proprios da Estrada, para residencia, mediante contribuição, os inspectores do Trafego, Linha e Locomoção, mestres de linha, agentes, e almoxarifes, desde que estejam em effectivo exercicio. Ficam isentos do pagamento de qualquer taxa os feitores, trabalhadores de linha, etc., que residam collectivamente em casas de turma ou occupem proprios da Estrada destinados a dormitorios.

Instrucções para o transporte de productos explosivos, inflammaveis e chimicos.

Obrigatoriedade do uso da orthographia phonética em todos os officios, requerimentos, e expediente submettidos á administração publica.

Instrucções para varejos e ambulantes.

Instrucções para a emissão dos passes annuaes, em serviço, com validade nos trens de suburbio e pequeno percurso.

Reabertura da estação de CAETANO FURQUIM, na linha do centro, kilometro 596+796, entre as estações de Marzagão e Horto Florestal.

Instrucções para o serviço de cadernetas de coupons.

3.ª DIVISÃO

LINHA

ESCRIPTORIO CENTRAL

Movimento de expediente

Processos protocollados	28 315
Officios á Caixa de Aposentadoria e Pensões	17
» á Directoria	297
» diversos	99
» ás Divisões	152
Memoranda á Caixa de Aposentadoria e Pensões	53
» ás Inspectorias	162
» diversos	26

Turma de folhas

Folhas de pagamento organizadas	2 018
Registros feitos	16 443
Contractos de emprestimos averbados	3 923
Attestados passados	1 991
Pedidos de férias informados	610
Requerimentos informados	3 040
Processos diversos informados	6.020
Pedidos de licença processados e protocollados	1 799
Titulos de licença abertos e registrados	1.518
Laudos de inspecção	1 802

Turma de pessoal

Aposentadorias attendidas com quadros de tempo de serviço	255
Certidões	255
Assentamentos attendidos em quadros de tempo de serviço	358
Fés de officio organizadas ex-officio	395
Attestados de terço informados	2 174
Communicações de fallecimentos, transferencias, accidentes, etc.	1.168
Propostas para demissões, effectividades e promoções	1 185
Informações em processos	2 000
Fichas confeccionadas para o pessoal	850
Frequencias registradas (serviço militar)	438

Contabilidade Industrial

Processos recebidos e informados	1 028
Memoranda e officios expedidos	258

As quatro turmas — custeio, balancetes, inventarios e centralização — que constituem esse departamento, desempenharam-se satisfactoriamente das suas attribuições, competindo á primeira a apuração da despesa de pessoal, demonstração dos recursos e sua applicação nos diversos serviços das Inspectorias; á segunda, a conferencia de balancetes mensaes das Inspectorias e confecção de mappas mensaes das facturas da Inspectoria Administrativa de Materiaes; á terceira, a conferencia de todos os inventarios e lançamentos no livro de registro para conhecimento prompto dos bens patrimoniaes e á ultima colligir os elementos das demais turmas para levantamento dos balanços mensaes e annuaes.

SERVIÇOS EXECUTADOS NAS SECÇÕES TECHNICAS

EXPEDIENTE, PROTOCOLLO E ARCHIVO

O movimento geral foi:

Papeis entrados	1.20
Officios expedidos	8
Memoranda	5
Orçamentos copiados	19
Cópias de escripturas, quadros e tabellas	39
Processos recebidos	2.56
» resolvidos	1.32
» em transito	1.24
Mimeographos (cópias)	35

Serviços preliminares, serviços de campo e anteprojectos

a) *Plantas de terrenos e immoveis levantados.*

1 — Terreno de João Antonio Ribeiro em L. Duarte....
2 — » » Joaquim Candido da Silva no Km. 338,341
3 — » » » » » » » 338,367
4 — Immoveis de Pau Grande — Municipio de Vassouras
5 — Terrenos de Olympio Octacilio de Paula, em L. Duarte
6 — » » Idilio Vieira Pinto, em L. Duarte.
7 — » » Abrahão Moraes, em S. Matheus.
8 — » » Rosalina e Ida Villela, em Villa Corintho
9 — » » em Vicente de Carvalho
10 — » » Antonio de Oliveira — Ramal de Ouro Preto
11 — » » Miguel Salomão Lilami, em Itá
12 — » » Elias João Manser, no ramal de Ouro Preto
13 — » para o triangulo de reversão, em Braz de Pina
14 — » de José de Andrade Junqueira, em Volta Redonda
15 — » » Manoel Pinto da Silva, em Terra Nova
16 — » » Cancella e Moreira, em Terra Nova
17 — » » Maria Carolina Angela, em Terra Nova
18 — » » Antonio Martin Penido, em Bello Valle
19 — » » João Francisco Avelar—Km. 537,418
20 — » » Maria Emilia Cardoso Martins, entre Bocca do Tunnel e Rua Cardoso Marinho
21 — » » T. F. Pinto da Silva, em Cascadura
22 — » » Marinha, em Magaratiba
23 — » » Virgilio de Aguiar e Cia., em Alcindo Guanabara
24 — » do Dr. Nascimento Paiva Duque, em L. Duarte
25 — » da fazenda de Sta. Rosa, em Sarzedo
26 — » » pedreira do Paraiso, de Sostenes Cesar de Mello
27 — » » Cia. Paulista de Armazens Geraes, em Taubaté
28 — » » pedreira de Machado Coelho, em Souza Aguiar
29 — » de José Coelho Lima
30 — » da pedreira de Alexandre Machado
31 — » entre Engenho de Dentro e Del Castillo
32 — » da Prefeitura, na rua Teixeira Soares
33 — » de predios da rua Archias Cordeiro
34 — » » predios na rua Marques Leão
35 — » » José Policarpo Murta
36 — » » aguada de Burnier
37 — » » Joaquim Andrade Villela, em Retiro
38 — » da Aguada de Henrique Junior, em Pulverização
39 — » » Central, entre Felicio e Porto Novo
40 — » » aguada de Regino Santiago, em Affonso Arinos

1 — Terrenos de Amelia Ferreira Sucena
2 — » da aguada de Barra do Pirahy
3 — » em Sete Lagôas

b) *Modificação da linha, projectos e anteprojectos*

1 — Nova linha em S. Diogo, para a Anglo Mexican Petroleo Comp. Lmtda.
2 — Desvio em Nova Iguassú para Francisco Baroni Filho
3 — Augmento de 70 metros em desvio, em Corintho
4 — Desvio, em S. Francisco Xavier
5 — Desvio para empreza Lacticinios, em Guaratinguetá
6 — » no Km. 904 do ramal de Diamantina
7 — Triangulo de reversão de Sta. Rita
8 — Desvio particular, em Senador Vasconcellos
9 — Linha de Ponte Nova a Espera Feliz (Leopoldina)
10 — Desvio no Km. 117.720 da linha do Centro

c) *Estudos de pateos de estações*

1 — Pateo da estação de Valladares — Ramal Lima Duarte
2 — » » » » Orvalho » » »
3 — » » » » Lima Duarte » » »
4 — » da parada de Lima Duarte » » »
5 — » » estação » Manejo » » »
6 — » » parada do Km. 293,155
7 — » » estação de Burnier
8 — » » » » Inhoahyba
9 — » » » » Senador Camará
10 — » » » » Kosmos
11 — » » » » Bananal
12 — » » » » Queluz
13 — » » » » Teixeira Leite
14 — » » » » Arruda
15 — » » » » Sarzedo
16 — » » » » Paty do Alferes
17 — » » » » C. Niemeyer
18 — Anteprojecto do pateo da estação de Queluz
19 — Alteração do pateo da estação de S. Matheus
20 — Schema do pateo de Engenheiro Arthur Alvim
21 — » » » » Villa Mathilde
22 — » » » » Santo Angelo
23 — » » » » Suzano
24 — » » » » Limoeiro
25 — » » » » S. José dos Campos
26 — Pateo da estação de Lorena
27 — » » » » Engenheiro Neiva
28 — » » » » Cannas
29 — Plantas dos edificios das estações de Capitão Eduardo a Corintho
30 — » » » » » » Mario Bello a Barão de Angra
31 — » » » » » » Ramal de Pirapora
32 — » » » » » » Ramal de Diamantina
33 — Croquis dos pateos das estações de Juiz de Fóra, Saudade e nova estação de Bom Jesus
34 — Planta da estação e aguada de Rio Acima
35 — Anteprojecto da estação de Lorena

d) *Serviços diversos*

Foram tiradas cópias de folhas do cadastro e de plantas de trechos de linha; de uma parte do Districto Federal, ilha do Governador e ilhas proximas para projecto de uma linha suburbana; de plantas de varios pateos de estações, da planta da Leopoldina Railway para a nova estação terminal, no Rio de Janeiro e outras de menor importancia.

e) *Calculos, avaliações e estudos feitos*

1 — Area e elementos de terreno pertencente a Idilio Vieira Pinto
2 — Movimento de terra da linha de Lima Duarte — Bom Jardim
3 — Terreno pertencente a Ida e Rosalina Villela, em Corintho
4 — Area e armazem e sala de radio, na estação de Sete Lagôas
5 — Estudos de locação das 5.ª e 6.ª linhas na planta da Prefeitura
6 — Terreno de José André Junqueira
7 — Desvio para embarque de laranjas, em Nova Iguassú
8 — Terreno a desapropriar de Abrahão de Moraes, em S. Matheus
9 — Terreno do viaducto de Cascadura
10 — Faixa de terra em Q. Bocayuva
11 — Terreno em Sertão
12 — » » Sarzedo
13 — » » Terra Nova
14 — » de Miguel Salomão e outros
15 — » em Volta Redonda
16 — Elementos de um desvio em Guaratinguetá
17 — Area da cobertura de Belém
18 — Compensação do polygono da pedreira de Souza Aguiar
19 — Polygono da aguada de Affonso Arinos
20 — Terrenos na rua Cardoso Marinho
21 — » em Guapy, E. F. Therezopolis
22 — Terrenos de Francisco Avelar, em Lima Duarte
23 — » em Magno, pertencente á Light & Power
24 — » » Quintino Bocayuva
25 — » » Engenho Novo
26 — » » Guapy, de Virgilio Aguiar
27 — » da Companhia Paulista de Armazens Geraes
28 — » no Ramal de Ponte Nova, de Carlos Cunha
29 — » de José Passos e outros, no ramal de Paraopeba
30 — » » Joaquim Andrade Villela
31 — » da aguada de Burnier
32 — » de Machado Coelho
33 — » entre Engenho Novo e Silva Freire
34 — » de João Alves Mirandela, doados á Estrada
35 — » cedidos á Prefeitura de Itabirito
36 — » de Aurelio Ferreira Sucena, na Linha Valença — A. Arinos
37 — » » Antonio Ferreira, de Tripuhy
38 — Polygono da aguada de Barra do Pirahy
39 — Area de armazem de Curvello
40 — Terrenos dos herdeiros Passos
41 — Area da agencia e armazem de Calmon Vianna
42 — Correctivo dos terrenos da pedreira e triangulo em Bello Valle
43 — Corectivo dos terresnos de Ida e T. A. Villela
44 — Terrenos de N. Duque, em Lima Duarte
45 — » » José de Araujo, no ramal de Sta. Barbara
46 — Area de compartimento para dormitorio, em Paracamby
47 — Distribuição do erro do polygono e area da fazenda de Monte Sinai
48 — Polygono e outros elementos do terreno da municipalidade, em Barra do Pirahy
49 — Anteprojecto para estação de Bom Jesus
50 — Projecto de um desvio para estação de Cachoeira
51 — Anteprojecto de um triangulo de reversão para Santa Rita
52 — Melhoramentos no pateo da estação de Queluz
53 — Verificação do levantamento da pedreira de Souza Aguiar
54 — Estudo de um desvio para Senador Vasconcellos
55 — » do afastamento das linhas entre Alfredo Maia e Triagem
56 — Desapropriação de predios na rua S. Christovão
57 — Projecto de um desvio no Km. 117,720
58 — Projecto de um desvio em Barra do Pirahy

Estudos definitivos e projectos

a) *Edificações*

1 — Officina para fabricação
2 — Rotunda para Alfredo Maia
3 — Augmento no Almoxarifado do Telegrapho e Illuminação
4 — » no Telegrapho e Illuminação
5 — Plano geral da cobertura da estação de Norte e projecto
6 — Cobertura para a estação de Vassouras
7 — Typo de deposito para bilhetes
8 — Abrigo de carros para bitola singela
9 — » » » » » dupla
10 — Cobertura para a plataforma da estação de Barreiros
11 — Cobertura para o armazem da estação de Norte
12 — Escola para a Villa Edgard Werneck
13 — Plataforma para embarque de tropas na Villa Militar
14 — Deposito de inflammaveis
15 — Estação de Inhaúma (parte de concreto armado)
16 — Plataformas typo de 3 a 8 metros (concreto armado)

b) *Obras d'arte*

1 — Ampliação do encontro da ponte sobre o Rio Verde
2 — Passagem inferior para gado — ramal de Ponte Nova
3 — Reconstrucção da Ponte de Lorena — Ramal de Piquete
4 — Reforço da ponte sobre o rio Parahyba
5 — Vigas de concreto para a 3.ª Divisão
6 — Passagem inferior de Lauro Muller (concreto armado)
7 — Modificação da ponte de Caramujos para bitola de 1 metro
8 — Projecto de fundação para balança
9 — » » viaducto para Retiro
10 — Ponte de concreto armado — vão 10 metros
11 — Ponte do funil
12 — 3.º Viaducto para o Ramal de Santa Barbara
13 — Reforço de encontros da ponte do Rio Verde
14 — Encontros para a ponte Saraiva — Rio Piracicaba — Ramal de Sta. Barbara
15 — Reforço da Ponte Quarta
16 — Ponte de Gaia
17 — Passagem inferior de Vassouras

c) *Diversos*

1 — Typo de manilhas de concreto armado
2 — Ensaios para o fixario de pontes — Taboquinhas, Cotovello, Pedra Grande, Curumatahy e Pirapora
3 — Typos de fossas biologicas para 20, 10, 6, e 5 pessôas
4 — Modificação da tala typo "C" para o trilho "D"

Organização de orçamentos

Foram organizados os seguintes orçamentos:

Transformação de linhas	1
Cruzamentos	3
Desvios de bitola de 1 metro	2
» » » » 1m,60	11
» » » mixta	2
Prolongamento de desvios	1
Parachoques	11
Manilhas de concreto armado	38
Assentamentos de manilhas	38
Muros de arrimo	3
Passagens inferiores	1

Passagens de nivel	2
Cancellas typo	4
Assentamento de cancellas	3
Fossos americanos	2
Pontes de concreto armado	2
» metallicas	4
Encontros e pilares de pontes	6
Reforços de pontes	2
Vigas e lages de concreto armado	12
Estações e postes telegraphicos	11
Plataformas	6
Cobertura para estações e plataformas	4
Casas de moradia	10
Dormitorios	1
Escolas	1
Escriptorios	2
Refeitorios	1
Depositos diversos	2
Officinas	3
Rotundas	1
Modificações em edificios	9
Calçamento a asphalto	1
Passeios de concreto	3
Fossas biologicas	3
Installações sanitarias	1
Orçamentos diversos	21

CONSERVAÇÃO ORDINARIA DA LINHA

a) *Trilhos:* — Conforme foi exposto nos relatorios dos dois ultimos annos, era premente a necessidade de substituição de trilhos no ramal de S. Paulo, cujas condições eram precarissimas pela usura de trilhos, que não mais offereciam segurança ao intenso movimento de trens. Felizmente essa situação alarmante foi, em parte, melhorada durante o anno de 1933, com a recepção de 280 Kms. de trilhos A. S. C. E. de 49,^{kg}600 por metro corrente, os quaes foram distribuidos ás inspectorias, na medida de suas necessidades.

Esses trilhos foram assim distribuidos:

A' 1.ª Inspectoria	27 Kms.
A' 2.ª »	72 Kms.
A' 3.ª »	88,700 Kms.
A' 4.ª »	86 Kms.
Total	273,700 Kms.

Os restantes 6,^{km}300 foram distribuidos — 6 Kms. ás Officinas de Valença para confecção de cruzamentos e 300 metros para 5.ª IV para assentamento de Viaducto do Retiro.

Dos trilhos typo "C" levantados das linhas que receberam novos, foram escolhidos os melhores para substituição de outros em peiores condições nas 5,ª. 6.ª e 7.ª Inspectorias, de menor intensidade de trafego e os demais remettidos ás Inspectorias de linha de bitola estreita, onde com muita vantagem foram substituir trilhos demasiadamente gastos, com mais de 40 annos de uso, alguns.

Na linha 2 da 2.ª Inspectoria, nos tunneis 7, 10 e 12 foram empregados trilhos typo "C" com uma percentagem de cobre, a titulo de experiencia.

b) *Dormentes:* Foram empregados nas diversas Inspectorias, durante o anno, 405 — 391 dormentes.

Em concorrencia foram adquiridos 442.696 dormentes pela importancia de 1.946:013$200. As parcellas de fornecimentos foram:

Dormentes de bitola larga especiaes	500	5:600$000
» » » » madeira de lei	155.000	897:725$000
» » » » » branca	43.682	186:101$900
» » » estreita » de lei	200.992	738:156$800
» » » » » branca	42.522	118:429$500
Somma	442.696	1.946:013$200

Os preços medios foram:

Dormentes de bitola larga especiaes	12$000
» » » » madeira de lei	5$791
» » » larga — madeira branca	12$000
» » » estreita » de lei	3$672
» » » » » branca	2$785
» » » larga sem distincção de classe	5$469
» » » estreita » » » »	3$517

Quanto aos dormentes de bitola larga predominaram os de 2m,85 de comprimento com 125,000 sobre os de 2m,65 com 30.000 de accordo com o criterio já estabelecido desde 1932.

Foram entalhados e furados 12.891 dormentes de bitola larga.

O numero de dormentes aczolados foi de 13.891 para a bitola larga e 26.364 para bitola estreita.

c) *Desvios:* A extensão total dos desvios construidos e augmentados em 1933 foi de 5.877, sendo 3.356 em bitola larga e 2.531 na bitola estreita. Foram demolidos na Linha Auxiliar 247 metros de desvios na parada Bueno de Andrade e na estação de Miguel Pereira. O augmento real foi, portanto, de 5.640 metros.

A extensão total de desvios é de 587,^{km}786, assim discriminada:

	Km
Bitola de 1m,60	375,070
» » 1m,00	179,051
» » mixta	33,665
Total	587,786

Nos desvios existentes foram reparados 910 cruzamentos e 671 chaves e substituidos 87 cruzamentos e 59 chaves.

d) *Lastro:* — O lastramento das linhas com pedra e cascalho attingiu á extensão de 70.342 metros.

Nos trechos já lastrados houve um reforço de lastro numa extensão de 115.940 metros com emprego de 53,^{m3}631 de pedra.

A distribuição da linha lastrada é a seguinte:

Bitola de 1,^{m}60	1.046.293
» » 1,^{m}00	1.353.131
» mixta	59.774
Total	2.459.198

e) *Cercas:* — Foi de 505,^{km}672 a extensão de cercas reparadas e de 51,^{km}343 a extensão de cercas construidas nas 15 Inspectorias de linhas e na de reflorestamento:

	Reparadas	Construidas
	Km	Km
1.ª IV	26,910	1,637
2.ª IV	8,014	0,375
3.ª IV	21,080	2,894
4.ª IV	27,371	0,150
5.ª IV	27,588	3,340
6.ª IV	42,771	0,943
7.ª IV	30,126	3,209
8.ª IV	9,081	3,283
9.ª IV	7,414	3,653
10.ª IV	53,930	—
11.ª IV	20,996	11,900
12.ª IV	163,758	0,850
13.ª IV	4,018	1,524
14.ª IV	39,068	6,904
15.ª IV	17,402	8,201
I. Z. V	6,145	2,390
Total	505,672	51,343

f) *Cancellas:* —

Substituidas	70
Collocadas	35
Reparadas	6

g) *Edificios:* Constam do quadro abaixo os serviços executados:

DESIGNAÇÃO	REPARADOS	AUGMENTADOS	CONSTRUIDOS	TOTAES
Estações e dependencias	123	11	4	138
Plataformas	8	5	5	18
Residencias de empregados	383	10	4	397
Casas de turmas	56	8	27	91
Depositos e Officinas	31	5	2	38
Ranchos e guaritas	41	5	29	75
Cabines	9	—	17	26
Escriptorios	5	2	—	7

Merecem especial menção os seguintes serviços:

Abrigos para carros em Nova Iguassú: — Para evitar o inconveniente e ficarem os carros carregados com laranjas expostos muitas horas ao sol, antes de despachados para a Maritima, foi iniciada a construcção do abrigo na estação de Nova Iguassú, attendendo-se ao pedido feito pelo Ministerio da Agricultura da construcção de uma serie na estação citada e nas de Morro Agudo, Austin e Campo Grande.

O serviço constou do seguinte:

Escavação	83,m 3.
Cimento cyclopico	75,m 3.
Tesoura metallica de 4m, 61	30

Estação de Belém: Para maior conforto e segurança dos passageiros foram feitos diversos melhoramentos e adaptações, na estação de bitola estreita, que constaram de limpeza geral, installação de bilheteria, serviço de café, alargamente da plataforma e respectiva cobertura, do lado da bitola estreita.

Refeitorio nas Officinas de Derby: — Destinado ao pessoal das officinas de carpinteiros, caldereiros, ferreiros e de locomoveis, foi construido um amplo salão com bancos, mesas lavatorio e aquecedor electrico.

Terceiro Almoxarifado (Maritima) Está sendo augmentado numa area de 180.m2 e levantado o piso do edificio existente.

Estação de Paulo de Frontin: — Inicio da completa remodelação dessa estação e suas dependencias, tendo sido concluidos 17 metros de cobertura de concreto armado na plataforma da linha 1 dos 62 metros de sua extensão total.

Estação de Barra do Pirahy: — Reforma e adaptação do pavimento superior para installação da 2.ª Inspectoria do Trafego e 2.º Centro Selectivo.

No pavimento terreo foi feita grande reforma de modo a melhorar as condições de organização, conforto e hygiene da Agencia e demais dependencias. Foi tambem reconstruida a plataforma da linha "C" e augmentada a cobertura de 44,m290.

Rotunda da 2.ª Inspectoria da Locomoção: — Foi iniciada uma grande reparação com os seguintes serviços:

Engradamento de madeira	727m2,00
Cobertura com telhas planas	1.027m2,00
Calhas assentadas	336m,5
Cobertura com ruberoid	166m2,00
Pintura a oleo	928,60

1.ª e 2.ª Turmas Ordinarias: Construcção de um grupo de casas typo rural.

Foi construida a casa Km. 191 e construida a de turma no Km. 249 e a cabine de Cruzeiro.

Além desses serviços, ha a considerar que a linha foi nivellada e calçada numa extensão de 2.712.881 metros; a remoção de vegetação foi feita numa extensão de 10.906.364 metros e o roçado do matto na faixa da linha foi numa area de 3.763.515m2.

Os serviços nos signaes fixos foi o seguinte:

Substituidos	9
Collocados	3
Reparados	34

ESTAÇÃO DE NORTE

Em virtude de resolução desta Directoria, os serviços que se executavam nessa estação com o titulo de *Modificação*, passaram em Junho de 1931 a se designar *Remodelação*, attendendo á amplitude do plano — *mudança da fachada do edificio principal e construcção de nova estação para os trens de suburbios e do restaurant:* — tudo de accordo com a planta approvada e a autorização dada em 24 de Março de 1931.

Os serviços executados na estação já existente, distribuiram-se pelas dependencias internas, na fachada e marquise.

Constaram de:

Excavação em terra	42,m3240
Alvenaria de pedra com argamassa de cimento e areia	61,m3000
Concreto empregado na fundação	5,m3120
Alvenaria de tijolo demolida em paredes	10,m3878
Alvenaria de tijolo em paredes, sócos e columnas	329,m3150
Soalho reparado	49,m274

Ferros reparados	121m²94
Vãos de portas reparadas ou substituidas	10
Tapamento de madeira	158,m²67
Pintura a oleo	758,m²08
Concreto armado em columnas e vergas	4,m²7720
Telhado reparado	330,m²00
Vidros substituidos	912
Paredes descascadas	216,m²30
Emboço e reboco	263,m²00

Com o inicio da *nova estação para suburbios*, que fica ligada á principal, foram feitos os seguintes serviços:

Excavação em terra	195,m³355
Alvenaria de pedra em fundação e paredes	42,m³018
Alvenaria de pedra demolida	8,m³640
Concreto armado em sapatas e chapas	20,m³277

Para esses dois serviços a despesa foi de:

Material	112:451$053
Mão de obra	23:235$434
	135:686$487

Em 1932 ficaram concluidos os 3.° e 4.° pavimentos, destinados, respectivamente, ao serviço de radio e aos serviços de telegrapho e selectivo. Tambem foi construida a ala direita com 2 pavimentos. Na parte terrea desta ala funccionará a estação de suburbios que, uma vez concluida,terá amplitude e conforto e na parte superior installar-se-á a Inspectoria do Trafego.

Proseguiram as modificações do 2.° pavimento que, conforme o projecto, constará de *salas*, compartimentos destinados aos serviços da administração e de uma galeria central que realçará o "hall" da entrada.

Para a construcção da ala direita foi demolido um antigo armazèm em que era feito o movimento dos suburbios. Nesse local prepararam-se as fundações.

Esta ala destinar-se-á, na parte terrea, a um salão de restaurant e dependencias, salas de espera e toilettes e mais compartimentos exigidos pelo serviço da estação. A parte superior será occupada pela Inspectoria de linha.

Os serviços no edificio principal foram:

Alvenarias de tijolo em paredes e columnas	79m³,650
Concreto armado em columnas, vigas, lages e consolos	91m³,707
Marquise para cobertura do relogio (2,5×1,5×0,08)	1
Chapa para piso (galeria do 1.° pavimento) (14,0×0,40×0,10)	1
Calhas e conductores de cobre assentados	86,m²25
Degraus em alvenaria de apparelho	4
Portas	7
Janellas de varias dimensões	37
Soalho assentado	28,56
Ferro assentado (em xadrez)	21,04
Cobertura com telhas planas (3.° pavimento)	45,00
Na nova estação de suburbios os serviços constaram-:	
Excavação em terra	25,200
Alvenaria para fundações	46,800
Concreto armado em columnas, vigas consolos, marquise e lages	57,950
Embasamento de concreto (para consolos e marquise)	21.600

Foram despendidos em 1932

Material	102:448$293
Mão de obras	99:084$247
	201:532$540

Em 1933 ficaram concluidos em definitivo, os 3.º e 4.º pavimentos já dados como concluidos no anno anterior, destinados ás installações de radio, telegrapho e selectivo. Ficou tambem concluido o 2.º pavimento com diversos compartimentos para installações do trafego, linha, dormitorio da administração, etc.

No pavimento terreo ficaram ultimados os commodos destinados á agencia, secretaria, correio e telegrapho nacional, e em proseguimento, a estação de suburbios (ala direita) restaurant (ala esquerda), sala para senhoras e os demais commodos constantes da planta approvada.

No commodo da agencia as paredes receberam lambris de imbuia com 2 metros de altura; os pisos de tacos formando desenhos; tecto de estuque com lustres adequados; cofres, armarios, installações telephonicas, selectivo, embutidos.

Todos os compartimentos principaes têm o piso de tacos de madeira e tecto de estuque. A galeria do 2.º pavimento recebeu rodapés de marmore. Os serviços de revestimento de fachada, assentamento de marmore, pintura, collocação de vidros, confecção de caixilhos, portas, portões de ferro, etc., foram controlados pelos fornecedores dos materiaes empregados e os de installação dagua, assentamento de lavatorios, apparelhos sanitarios pela Repartição de Aguas e Esgoto da Capital de S. Paulo.

No revestimento da fachada foi empregada a "jacutinga", que produz bom effeito decorativo, material este transportado do Km. 68 do ramal de Santa Barbara.

Os serviços constaram, no pavimento terreo, do corpo principal do edificio "hall" hall das escadas, restaurant, 2.º pavimento (parte central):

Excavação em terra	300,^{m3}754
Alvenaria em fundações	416,^{m3}991
Alvenaria demolida em paredes, pilastras vãos abertos	172,^{m3}234
Alvenaria em paredes, vãos fechados etc.	323,^{m3}217
Concreto armado em vigas, pisos, vergas, marquise, columnas	87,^{m3}193
Emboço e reboco	1.809,^{m2}58
Estuque	291,^{m2}61
Soalho demolido	104,^{m2}00
Ferro demolido	37,^{m2}50
Telhado demolido	13,^{m2}50
Pavimentação de ladrilho	21,^{m3}52
Pavimentação de cimento	14,^{m2}54
Vãos de janellas	9
Vãos de portas	25
Rodapé de cimento	33,68
Granilite em rodapés, frisos	28,91
Marmore artificial em rodapés, molduras, faixas, etc.	87,68
Marmore em placas	20
Granilite em placas	8
Azulejo	50,^{m2}84
Pinturas a oleo a 1 e 2 demãos	157,^{m2}65
Pintura em fingimento de peroba ou carvalho	113,^{m2}70
Verniz a 1 e 2 demãos	87,^{m2}75
Calha de cobre	99,^{m}0
Conductores de cobre	50,^{m}0
Caixas dagua de 1.200 a 2.000 litros	2
Pias	5
Latrinas de louça	2
Chuveiros	3
Banheiras	2

No "hall" foi construida uma escada de 30 degráus e entre o 2.º e 3.º pavimentos da parte central uma de 20 degráus.

No 2.º pavimento da parte central foram demolidas diversas paredes e forros, com o aproveitamento de alguns materiaes serviveis do entulho. Ahi foram feitas novas accommodações destinadas a dormitorios da administração, sala, banheiro, latrina e galeria.

Sobre a estação de suburbios localizada no lado direito, foram construidos os commodos necessarios ao escriptorio da 4.ª Inspectoria de linha.

Os serviços executados nestas 2 alas e no 4.º pavimento central foram:

Alvenaria de tijolo em paredes	372,m3160
Alvenaria de briquettes de moinha em paredes	36,m3966
Concreto armado em vigas	3,m3202
Cobertura com telhas planas, incluindo madeiramento	490,m200
Calhas e conductores de cobre	252,m200
Emboço e reboco	1.165,m212
Ferro de estuque	475,m236
Vãos de portas	24
Vãos de caixilhos	12
Pintura a oleo a 2 demãos	417,m276
Pintura a oleo em fingimento de peroba	38,m240
Verniz a uma demão	38,m240

Em continuação ao restaurant e na estação de suburbios foram construidos commodos destinados ás installações sanitarias com os seguintes serviços:

Excavação em terra	27,m3300
Alvenaria ordinaria	2,m3400
Alvenaria apparelhada	14,m3860
Concreto armado em vigas	0.m3203
Alvenaria de tijolo em paredes	15,m3308
Emboço e reboco	1.453,m225
Caiação	281,m295
Pintura a oleo	207,m240
Azulejo	55,m262
Estuque	111,m210
Chapa de cimento	76,m296
Pavimentações (Metalic Harduer e cimento)	32,m213
Vãos de portas	10
Soalho	48,m250
Venezianas	12
Pias ou lavatorios	2
Mictorios	3

Para descongestionamento das linhas e ainda de accôrdo com o projecto, foi demolida uma plataforma e construida uma outra, na estação de suburbios, com o seguinte serviço:

Excavação em terra	32,m3000
Alvenaria de fundação (ordinaria)	32,m3000
Alvenaria de tijolo em muros	24,m3000
Terra apiloada	125,m3000

Nas linhas de entrada e sahida dos trens do interior e suburbios que terminam na gare, foram construidos 4 parachoques de cimento armado com os seguintes serviços:

Excavação em terra	97,m3937
Alvenaria da fundação (pedra secca)	65,m3000
Alvenaria ordinaria	46,844
Alvenaria de tijolo	41,037
Concreto	46,919
Chapa de cimento	165,34
Triangulos de pedaços de trilhos	12

As despesas em 1933 foram de:

Material	229:931$288
Mão de obra	200:536$477
Total	430:467$765

Na parte material 155:512$558 correram por conta da verba ordinaria e 74:418$730 pela verba extraordinaria de 200:000$000.

Na remodelação da estação de Norte a despesa tem sido de:

1931	135:886$487
1932	201:532$540
1933	430:467$765
Total	767:686$792

Alem da despesa acima citada, no anno de 1934, até Maio, despendeu-se mais a importancia de 290:052$273, com material e mão de obra.

Para conclusão das obras o orçamento é de 496:800$000, assim discriminado:

SERVIÇO A SER EXECUTADO	MATERIAL	MÃO DE OBRA	TOTAL
Estructura metallica da cobertura da gare	160:000$000	55:000$000	215:000$000
Pintura	5:000$000	10:000$000	15:000$000
Ladrilhos e azulejos	30:000$000	8:000$000	38:000$000
Lambris	1:500$000	4:500$000	6:000$000
Installação electrica	8:000$000	2:000$000	10:000$000
Alas de concreto armado em prolongamento das alas de suburbios e restaurant	52:000$000	24:000$000	76:000$000
Installação de agua e esgotos	2:000$000	500$000	2:500$000
Augmento da plataforma	10:000$000	6:000$000	16:000$000
Revestimento da fachada	8:000$000	4:000$000	12:000$000
Bilheterias	1:500$000	900$000	2:400$000
Guarda volume	1:500$000	900$000	2:400$000
Piso da gare em pedra marmore	60:000$000	15:000$000	75:000$000
Cantaria da entrada principal da est. com lustres	1:500$000	5:00$0000	6:500$000
Accrescimo provavel	10:000$000	10:000$000	20:000$000
	351:000$000	145:800$000	496:800$000

Estação de Caçapava: — Foram augmentadas as plataformas A e B para passageiros e iniciada a cobertura da plataforma A em concreto armado

Iniciou-se a construcção do armazem para mercadorias, sómente faltando para conclusão, reboco nas paredes e assentamento de esquadrias, já preparadas.

Estações de Taubaté, Tremembé, Pindamonhangaba e Lorena: — Tiveram grandes reparações para melhoramento de suas condições de hygiene e conforto.

Estação de Sergio Macedo. Uma pequena estação completamente reconstruida.

Residencia do Inspector da Linha: — Demolida a antiga e reconstruida outra em estylo differente, em nivel mais elevado.

Estação de Barbacena: — O pateo foi calçado a parallelipipedos e iniciado o seu fechamento. Foi construida uma plataforma para embarque e desembarque de automoveis.

Estação de Lafayette: — O barracão de baldeação foi augmentado e substituido o tapamento arruinado de madeira por parede de concreto armado.

Estação de Congonhas do Campo: — Foi completamente remodelada e ampliada.

Estação de Engenheiro Caetano Lopes: — Foi construido novo edificio em substituição ao que era de madeira e sem plataformas, ficando dotado de espaçosa plataforma.

Estação de Sarzedo: — Com a demolição do antigo edificio, em pessimo estado de conservação, foi construida nova estação com amplas plataformas.

Estação de Bello Horizonte: — Tornou-se necessaria a construcção do novo edificio para abrigo de carros para a bitola estreita em vista da cessão de terrenos á Rêde de Viação Mineira e tambem a construcção de uma plataforma coberta para baldeação entre essa Rêde e a Central.

Pelo estado deploravel em que se achavam as coberturas do armazem de importação e exportação e de suas plataformas, foi necessaria a substituição completa da asbestina por zinco rugado.

Grupos de casas para turmas: — Construido um de 3 casas no Km. 614 e outros de 5 casas no Km. 642.

Grupos de casas para turmas: — Construidas 12 casas para trabalhadores em alvenaria de tijolo e cobertura de telhas planas.

Dormitorio para o pessoal de movimento: — Construido em alvenaria de tijolo, no Km. 853.

Foram feitos tambem augmentos de importancia no Almoxarifado da 7.ª Inspectoria de Locomoção, nas Officinas da mesma Inspectoria e grande numero de reparações menores em casas para turmas, estações, casas para moradias de funccionarios, etc.

Estação de Inhaúma: — Na impossibilidade de ser feito o fechamento da estação de Inhaúma, planejou-se a construcção da nova estação junto á passagem de pedestres que liga a Praça Botafogo á Avenida Automovel Club. A construcção teve que se limitar a uma plataforma de 130ms. por 5m,50 e ao assentamento de 3 guarita de madeira para os serviços de bilheteria, agencia e archivo, por ter a Inspectoria de Aguas se opposto á construcção do edificio projectado.

Estação de Irajá: — Foi construido novo edificio em substituição ao antigo, que estava em precario estado de conservação e augmentado de 50 metros o comprimento da plataforma.

Estação de Pavuna: — Concluiu-se a construcção do edificio da estação, iniciada em 1932, sendo tambem construida a cabine para signalização com 2 pavimentos.

Almoxarifado da 8.ª Inspectoria da Locomoção: — Novo edificio, com 3 compartimentos para o Almoxarifado, Sub-Inspectorias e serviço medico. Além destes serviços foram feitas grandes reparações nos galpões das Officinas da 8.ª Inspectoria da Locomoção em Guapy e Belford Roxo, em grande numero de casas para turmas, casas para outros funccionarios, etc.

OBRAS D'ARTE

Os serviços executados constam do quadro abaixo:

DESIGNAÇÃO	REPARADOS	AUGMENTADOS	CONSTRUIDOS	SUBSTITUIDOS	TOTAL
Tunneis	2	1	—	—	3
Pontes	78	—	4	—	82
Viaductos	3	—	—	—	3
Pintilhões	19	—	5	—	24
Muros e paredes de arrimo	6	1	21	—	28
Boeiros capeados	22	10	18	—	50
» abertos	58	6	62	—	126
Vallas e valletas empedradas	8	—	9	—	17
Gyradores	3	—	2	—	5
Caixas dagua	57	1	11	—	69
Encanamentos dagua	36	—	2	—	38
Mangueiras	—	—	—	120	120
Passagens superiores	2	—	—	—	2
» inferiores	2	1	1	—	4
Fossos americanos	9	—	—	—	9

Neste capitulo merecem especial menção, pelo vulto de serviços executados as seguintes obras:

Estação de Oswaldo Cruz: — O seu fechamento, constante da construcção de uma passagem superior para pedestres, em concreto armado, com 47,95 de comprimento por 3m,60 de largura, importou em 28:700$000 tendo sido canalizado o rio das Pedras numa extensão de 350 metros.

Estação de São Christovão: — O seu fechamento teve inicio com as obras de uma passagem superior, em concreto armado, para vehiculos e pedestres, ligando as avenidas Maracanã e Bartholomeu de Gusmão. Terá o comprimento total de 220ms. e largura de 10m, 95.

Os serviços executados foram:

Excavação em terra	740 m3.
Escoramento	103 m3.
Estacas cravadas	687 ms.
Concreto armado	98 m3.
Formas	1.198 m2.
Armação	22.000 Kgs.

Caes de Mangaratiba: — Reconstrucção e augmento com serviço concluido.

Tunnel 12 Bis: — Substituição do revestimento antigo por concreto armado em um volume de 294 m3.

Tunnel 15: — Conclusão de sua fachada.

Abastecimento dagua da Estação de Barra do Pirahy e da 2.ª Inspectoria da Locomoção: — Remodelação deste serviço na parte da captação e distribuição, sendo a agua filtrada para ser utilizada.

Ponte de Parahyba — Ramal de Piquete — Damnificada por ocasião da revolução de S. Paulo, os trabalhos de restauração da ponte só puderam ser iniciados em 1933, depois da epoca das chuvas. As vigas metallicas que estavam submersas foram levantadas e apoiadas sobre cavalletes de madeira, provisorios, com o restabelecimento do trafego de trens com marcha moderada.

Resolvida a alteração da bitola estreita de 1m,00 para 1m,60 para evitar a baldeação em Lorena, foi deliberado o reforço das vigas metallicas.

Em vista da natureza do terreno tornou-se necessaria a construcção dos 3 pilares em fundações a comprimido com caixões de concreto armado.

O de n.º 1, proximo á margem direita, está sendo atacado e a excavação bastante adeantada. O de n.º 2 acha-se em construcção, na margem esquerda e bem adeantado.

Si não surgirem maiores embaraços deverão estar concluidos em Abril proximo os dois pilares. Os encontros já se acham bastante adeantados.

Ponte Cauioaba: — Substituição da ponte velha e montagem de um vão de alma cheia de 22m,50.

Viaducto de Retiro: — Reparações em grande escala pelas suas precarias condições.

Novo viaducto de Retiro: — Para exame das suas condições de estabilidade foram feitos andaimes que o tornassem mais accessivel. Depois deste exame foi considerado em condições e inaugurado para o trafego.

Ponte do Riacho Fundo: — Substituida a de madeira por metallica .Foram feitas reparações completas em 6 pontes de madeira.

Foram feitas a construcção da ponte do Cotovello e reparações nas pontes de Pirapora, Pedra da Brigida, do Lavado, etc.

Ponte do Riacho Fundo: — Substituição das vigas de madeira por superstructura metallica de 30ms. de vão livre.

Ponte do Rio Verde: — Sendo destruida pela enchente de Janeiro de 1933, foi necessaria sua reconstrucção, com a collocação de uma superstructura metallica, que sendo para bitola larga obrigou o reforço dos encontros. A nova ponte é de 29m,0 de vão livre.

Os serviços foram de importancia, pela construcção de uma serie de pontilhões em substituição aos existentes em caracter provisorio.

Houve tambem substituições de vigas de madeira por concreto, e de vigas metallicas em mau estado em varias pontes, assim como foram confeccionadas vigas de concreto para substituição das de madeira do Ramal de Mantiqueira.

OBRAS NOVAS

Em relação a este capitulo estão subordinados a esta Divisão 4 serviços — Variante de Poá, 2.ª linha de Carlos de Campos á 4.ª Parada, Ramal de Santa Barbara e Officinas de Bello Horizonte.

VARIANTE DE POA'

A Central do Brasil, na epoca em que foi compellida para desenvolvimento de seu raio de acção a attingir a Capital de São Paulo, incorporou ao seu patrimonio a antiga Companhia Rio de Janeiro — São Paulo, aproveitando-lhe o traçado.

Fazia essa Companhia de Estrada de Ferro, trafego entre Cachoeira e Norte em bitola de 1 metro e foi construida por iniciativa particular.

A sua linha apresentava condições technicas bem desfavoraveis e incompativeis com a finalidade que lhe cabia, de ligar centros da importancia do Rio de Janeiro e de São Paulo, de servir zonas ricas, em franca prosperidade e onde se formaram populosos nucleos de notavel prosperidade agricola e industrial.

Não tiveram os iniciadores desta, a previsão de que economias de momento iriam, de futuro muito proximo, affectar profundamente a efficiencia téchnica e commercial de suas linhas que, gravadas de oneroso custeio industrial, feriram o seu equilibrio economico.

Foi nessa situação precaria que a Central se utilizou desse ramal, sendo, de inicio, forçada a proceder por etapa e á medida de recursos quasi sempre escassos, a alterações de traçado e a melhoramentos de certos trechos, dos quaes alguns extensos.

Lamentavelmente ainda resta muita cousa a fazer no sentido de alcançar uma trajectoria que se approxime de linha padrão que ao par de tracção economica comporta velocidade, e que esteja de accôrdo com as exigencias e os caracteristicos que a sua previlegiada posição e vantajosa situação requerem finalmente que se possa equiparar ás modernas ferrovias.

Em 1920, em detalhada exposição de motivos, o então Director Dr. Assis Ribeiro, publicava a premencia em que se encontrava em duplicar as linhas no trecho de Mogy a Norte e evidenciava a necessidade de se construir a Variante de Poá, tendo em consideração o pessimo traçado entre Poá e Guayaúna.

Nesse mesmo anno, esta iniciativa foi deliberada e os necessarios estudos se fizeram, tão fundamente calaram nos poderes publicos os argumentos de ordem téchnica e economica, expostos.

Do confronto dos perfis, se verifica o impressionante contraste entre a velha linha, verdadeira montanha russa e os caracteristicos da nova linha projectada e locada em região de futuro e na planura de raios maiores de 300 metros para as curvas e de notoria superioridade de porcentagem de alinhamento recto.

Derivando-se em Calmon Vianna. K. 465,200, entronca a 5.ª Parada, Km. 493,019, com uma extensão de 32, Km 592.

Iniciada a construcção em 1921, vencidas innumeras difficuldades, prompto o leito e conclusas as obras de arte para linha dupla, até Engenheiro Goulart, 25Kms., assentes trilhos de uma só linha até a referida estação, apparelhado esse trecho de casas de agentes de alojamentos para turmas de conservação, de linha telegraphica e até de algumas extensões cercadas, emfim, com a faixa toda desapropriada até o entroncamento nos suburbios de São Paulo e que foi tarefa difficil, soffreram esses serviços, em 1924, o golpe de uma paralysação completa.

No periodo de 1921 a 1924 foi dispendida a importancia equivalente a cerca de 17.000:000$

Em face dessa deploravel situação, de facto estavam sacrificados os principaes objectivos de uma obra tão meritoria e esbarrado o almejado melhoramento.

Attendendo á circumstancia de cada vez mais se aggravarem os interesses da Estrada, e tendo em consideração as solitações do Goveno de São Paulo, interprete das aspirações da zona interessada, em 1931, o Governo Provisorio, muito acertado e patrioticamente, resolveu o proseguimento e conclusão dos trabalhos.

Organizados novos orçamentos, relativos a serviços de terraplenagem e de obras darte restantes para seu definitivo acabamento, por decreto de 4 de Abril de 1932, foi aberto um credito de 1.500:000$000.

Reiniciados foram, então, os serviços.

Decorrentes da falta de trilhos se depararam, em começo, serias difficuldades para a obtenção do material exigido pelo grande cubo de terrapleno nos tres ultimos kilometros, entretanto, esses obices foram removidos marchando os trabalhos satisfactoriamente, até Julho.

De 12 de Julho a 20 de Outubro, estiveram suspensos por força de acontecimentos graves, em São Paulo.

Não obstante um apreciavel rendimento e um progresso acima de toda a espectativa no decorrer do anno de 1932, o estado actual dos serviços ainda exige, para o completo preparo do leito, na feitura de obra darte e obras de consolidação e de outros serviços connexos, um supprimento de mais de 600:000$000.

Nessa importancia não estão computadas as despesas decorrentes com a acquisição de trilhos e accessorios, de dormentes e de pedra britada, indispensavel e imprescindivel ao lastro.

Tambem não figuram nessa dotação forçados encargos de desapropriações que se impuzeram indispensaveis.

Essas desapropriações, sómente agora na phase constructiva, surgiram por causas imprevistas.

Dois obstaculos têm influido para perturbar o rythmo dos trabalhos e são occasionados pela demora em serem removidos, nas passagens da Avenida Celso Garcia e da Estrada de Guarulhos, os fios da Light and. Power Company Limited.

Fóra dos serviços previstos em orçamento, será preciso entrar em conta os resultantes das alterações de *grades* levados a effeito no leito da linha em trafego e da construcção da segunda linha no trecho comprehendido entre Norte e Carlos de Campos.

Tambem forçoso será mencionar as despesas que decorrerão com os serviços de reparação de todos os edificios que, devido ao abandono em que ficaram, reclamam esta providencia.

A estimativa do valor destas restaurações orça em um custo provavel de 130 contos de reis.

Em 1932 os serviços executados foram:

Terraplenagem	157,600
Linhas preparadas (Carlos de Campos a Norte e 5.ª Parada á Avenida Guarulhos)	15 Kms.
Drenagem de aterros	450 m3.

Inicio da construcção da ponte sobre o rio Guayaúna

Construcção de 3 boeiros

Reconstrucção de 2 boeiros

Montagem da ponte metallica da Avenida Celso Garcia.

Nesse anno as despesas foram 870:290$202 sendo:

403:835$733 de material

466:454$469 de pessoal.

Em 1933 ficaram concluidos os serviços necessarios para o estabelecimento do trafego, continuando, entretanto, os trabalhos para melhoria das condições de alguns trechos e tornar-se possivel o transito, com segurança, dos trens de passageiros.

O lastramento da linha com pedra britada só poderá ser feito com presteza depois de installada a pedreira de Itaquaquecetuba, após o que será permittido o trafego de todos os trens.

Para conclusão dos 32,Km592 da Variante foram feitos 6.903 metros de linha, em leito preparado e linha assentada, pregada e nivelada.

Com a ligação ao trecho já construido em 1924, que soffreu as reparações e substituições necessarias, foi entregue ao trafego em 1 de Janeiro de 1934.

Os serviços executados em 1933 foram:

Terraplenagem 84.000 m3.

Terminação da montagem da ponte da Avenida Celso Garcia, sendo raspada e pintada a oleo, em 2.086 m2.

Augmento dos encontros da ponte sobre o rio Itaquatera.

Conclusão da construcção da ponte sobre o rio Guayaúna.

Construcção de seis boeiros.

Augmento de sete boeiros.

Construcção de 560 metros de muro de arrimo.

Conclusão de uma passagem inferior.

Reparação nas estações e dependencias de: Itaquaquecetuba, Engenheiro Manoel Feio, Itaim, São Miguel, Commendador Ermelindo, Engenheiro Goulart, Engenheiro Trindade.

Reparação nas casas de residencias para agentes de Itaquaquecetuba Itaim, S. Miguel, Commendador Ermelindo e Engenheiro Trindade.

Reparação de uma casa para mestre de linha e seis casas para turma.

As despesas foram:

Material	940:786$133	
Mão de obra	810:413$400	1.751:181$533

A despesa total, referente ao material, correu por conta da verba ordinaria e do decreto 21.257 de Abril de 1932; a relativa á mão de obra correu sómente, por conta da verba do alludido decreto.

Para a conclusão dos serviços, o orçamento é o seguinte:

SERVIÇO	MATERIAL	MÃO DE OBRA	TOTAL
Cercas	15:000$000	40:000$000	55:000$000
Aterros	10:000$000	50:000$000	60:000$000
Pontes metallicas ou de cimento armado	35:000$000	5:000$000	40:000$000
Empedramento da linha	200:000$000	300:000$000	500:000$000
Muro de arrimo	10:000$000	10:000$000	20:000$000
Desvios	80:000$000	20:000$000	100:000$000
TOTAL	350:000$000	425:000$000	775:000$000

A despesa total com a Variante de Poá foi, pois, de:

1921 a 1924	17.000:000$000
1932	870:290$202
1933	1.751:181$533
TOTAL	19.621:471$735
Orçamento para conclusão	775:000$000
SOMMA	20.396:471$735

2.ª LINHA DE CARLOS DE CAMPOS Á 4.ª PARADA

Com a conclusão da construcção da linha 2 no trecho de Carlos de Campos á 4.ª Parada, o movimento de trens passou a ser feito por ella para se proceder ao levantamento da linha 1 nos balanços existentes, tendo ficado concluido o serviço no km. 491 com um movimento de terra de 18.000 m3. e sendo atacado o do km. 496 entre a 4.ª e a 5.ª Paradas.

RAMAL DE SANTA BARBARA

Os serviços executados foram:

Terraplenagem	192.674 m3
Extracção de pedra	13.108,m3500
Boeiros capeados construidos	7
Boeiros abertos	119
Linha assentada	7km,600

PONTES E PONTILHÕES:

Ponte de concreto armado sobre o Ribeirão Vermelho (1.ª travessia) com 50 metros de vão e encontros de alvenaria de apparelho.

Ponte de Bicas: — Encontros de alvenaria ordinaria.

Passagem inferior e Villa Rio Piracicaba: — Vão de 7 metros.

Vigas de concreto armado: — Para as pontes: 2.ª travessia do Ribeirão Vermelho (vão de 10 metros) S. Francisco (vão de 8 metros) e pontilhão do Pantame (vão de 4 metros).

Muros de arrimo: — Em varias estacas com o volume global de 5.670 m3.

Casa para agente: — Construida para a futura estação de Monlevade.

As despesas com as obras deste ramal foram de:

Material	432:436$757
Mão de obra	1.898:699$400
TOTAL	2.322:136$157

O prolongamento do Ramal de Santá Barbara destina-se ao entroncamento com a Estrada de Ferro Victoria a Minas, pouco abaixo de S. José da Lagôa.

Não é necessario encarecer o seu alcance economico, por estabelecer a communicação das capitaes dos Estados de Minas Geraes, Espirito Santo a par de servir á extensa e fertilissima zona do valle do Rio Doce.

Os seus estudos foram feitos em 1922, mas as obras sómente iniciadas em 1926 com a locação da linha e o serviço de terraplenagem atacado em toda extensão de 94,600.

Em virtude da intensidade com que foram atacados os serviços, estes poderam ter grande desenvolvimento, si bem que paralysados no mesmo anno, despendendo-se 9.273:300$658.

Sómente em Fevereiro de 1930 foram os serviços novamente iniciados, ainda com grande intensidade para serem novamente paralysados em Junho de 1931, conseguindo-se, entretanto, a quasi conclusão do leito, por sómente restar pequeno movimento de terra e a construcção de poucas obras correntes, despendendo-se 13.714:011$393.

O serviço de maior vulto que ficou por executar foi o das obras especiaes constantes da 1.ª travessia do Ribeirão Vermelho, 4 viaductos em Monlevade (kms. 55 a 60), 2 pontes sobre o rio Piracicaba, 1 sobre o rio Santa Barbara e 1 sobre o rio do Peixe, já no entroncamento.

Até então os serviços estiveram a cargo da 6.ª Divisão, que foi extincta e foram executados por empreitada (tarefeiros).

Attendendo a que a conclusão deste prolongamento era premente, não só pelo vulto das obras já executadas como pelo seu alcance economico, resolveu o Governo effectual-a com o reinicio dos serviços em Março de 1932, sob as vistas da 3.ª Divisão e por administração.

Para tanto foi aberto o credito especial de 3.000 contos, não tendo sido possivel que os serviços marchassem normalmente pela escassez de material, sómente fornecido nos ultimos dias do anno.

Em 1932 ficou concluido o leito, nos 42 primeiros kilometros comprehendidos entre Santa Barbara e Villa Rio Piracicaba, com excepção das seguintes obras: 1.ª travessia do Ribeirão Vermelho, 1.ª travessia do Rio Piracicaba e a ponte sobre o Ribeirão de Bicas. As superstructuras metallicas, já depositadas em Santa Barbara, aguardavam o assentamento da linha para serem transportadas.

Nesse anno os serviços executados foram:

Terraplenagem	100.546m3,000
Alvenarias	7.046m3,000
Pedreiras	6.547m3,000

As despesas orçaram em 1.090:183$846, sendo 317:026$746 de material e 773:157$100 de pessoal.

Para o anno de 1933 foi dado um credito especial de 620:000$000 e distribuido o credito complementar de 2.000:000$000.

Na aquisição do material necessario foi aproveitado o credito do anno de 1932, não entrando nenhum por conta do credito de 1933.

Os serviços executados foram:

Terraplenagem	192.675m3,000
Pedreiras	13.108m,3500

Obras d'arte correntes: — Boeiros abertos 119 e boeiros simples capeados 7.

Pontes e pontilhões: — Ponte de concreto armado sobre o Ribeirão Vermelho (1.ª travesisa) com 50 metros de vão.

Encontros de alvenaria apparelhada da ponte de Bicas.

Passagem inferior para vehiculos na estação de Villa Piracicaba, com vão de 7 metros com estrado de concreto armado.

Pontilhão sobre o corrego do Anjo em vigas de concreto armado e vão de 4 metros.

Vigas de concreto armado para as pontes de Ribeirão vermelho (2.ª travessia, vão livre 10 metros.) S. Francisco (vão livre de 8 metros) e Pantame (vão livre de 4 metros).

Muros de arrimo: — Conclusão dos muros das estacas 1.156 (corte de barro) 1.024 m3 e estaca 1.800 (Funil), 1.450 m3 e construcção de 5 outros nas estacas 1.505 (Dedo de Deus), 2.156 (Piracicaba) 2.760. (Ponte Torta) 2.926 (Monlevade) e 3.420 (Macacos) com os cubos respectivos de 391, 171, 693, 677, e 1.264m3, dando um total de 5.670m3.

Construcção de edificios: — Casa para moradia do agente da estação de Monlevade.

Assentamento da linha: — 7.600 metros.

As despesas foram de 2.347:086$857, sendo 423:455$657 de material e 1.923:631$200 de pessoal.

Para conclusão, os principaes serviços a executar, são:

Terraplenagem: — Pequeno movimento de terra no .logar denominado Pirambeira e alguns cortes diminutos a fazer no trecho final.

Construcção de boeiros: — Poucos boeiros capeados na parte final do trecho e boeiros abertos.

Construcção de pontes e viaductos: — Ponte do Funil (km. 36) arco em concreto armado com 35 ms. de vão. As cavas em rocha já se acham promptas e parte do material depositado no local.

Ponte do Saraiva: — (km. 46). Encontros de alvenaria e superstructura metallica de estrado inferior. Vão de 37 ms. As cavas de fundação estão feitas. A superstructura necessita de pequenas modificações e nova rebitagem.

Quatro grandes viaductos entre os kms. 55 e 60 com 100 ms. approximados de vão, cada um.

Ponte sobre o rio Santa Barbara — em projecto.

Ponte sobre o rio do Peixe — em projecto.

Construcção de muros de arrimo — Terminação de 2 muros e construcção de 4 outros da parte final (entre os kms. 59 e 80).

Construcção de edificios. — Estações de Floralia, Piracicaba, Monlevade, Macacos, Cachoeira, S. José da Lagôa e Entroncamento.

Terminação de 2 grupos de casas para turmas de conserva e construcção de mais 11 grupos.

Construcção de casas de moradia para os agentes das estações de Floralia, Macacos, Cachoeira, São José da Lagôa e Entroncamento.

Uma vez concluida a ponte do Funil o avançamento dos trilhos pode attingir Piracicaba. Entre este local e Monlevade, os serviços estão na dependencia quasi exclusiva dos 3 primeiros viductos, pois a ponte do Saraiva deverá estar concluida pouco depois que a do Funil. Dahi por diante, são ainda o 4.° viaducto e as pontes sobre os rios Santa Barbara e do Peixe os principaes serviços a serem feitos para assegurar a continuidade do leito.

O orçamento provavel para a conclusão é de:

Pessoal	1.800:000$000
Material	2.237:000$000
TOTAL	4.037:000$000

Nelle não estão incluidos trilhos e talas e apparelhos de mudança.

Com a construcção do prolongamento as despesas têm sido de:

1926	9.273:300$658
1930	13.714:011$393
1931	39:800$463
1932	1.090:183$846
1933	2.347:086$857
TOTAL	26.464:383$217
Orçamento para conclusão	4.037:000$000
SOMMA	30.501:383$217

OFFICINAS DE BELLO HORIZONTE

As novas officinas de Bello Horizonte estão localizadas na estação de Horto Florestal.

Os seus serviços até 1930 estiveram a cargo da 6.ª Divisão.

Até este anno os serviços principaes para execução do plano organizado pelo engenheiro Assis Ribeiro, Chefe da Locomoção, constaram de um grande desmonte para a esplanada, onde seriam construidos os varios galpões; a construcção do abrigo para machinas, onde foram feitas installações de serraria e montada uma machina de arriar eixos; estabelecimento do feixe de li-

nhas para as bitolas larga, estreita, e mixta, de acesso a este abrigo; linha mixta de Bello Horizonte á estação de Horto Florestal, independente da linha de movimento; construcção de uma caixa d'agua e respectivas canalizações; construcção de uma carvoeira; construcção de casas para operarios; construcção de officina de fundição (um amplo galpão com tesouras de concreto armado) Todos os serviços foram executados por empreitada, excepto este ultimo, que foi por administração.

Nessa situação o seu aproveitamento era limitado á reparação de carros e vagões e ao serviço de fundição.

Organizado novo plano, foram reiniciados os serviços em agosto de 1931.

Nesse anno os serviços quasi que se cingiram ás installações respectivas, em vista do retardamento na entrada de materiaes, cujo recebimento foi iniciado em principios de Novembro.

Constaram de :

Locação das seguintes dependencias para inicio das obras: Officinas de carros, parque de tóras, serraria e estufa;

Construcção de barracões para deposito de materiaes, para installação de carpintaria e ferraria, para abrigo do pessoal encarregado da extracção de areia e do encarregado da extracção e britação de pedra, para os armadores;

Apparelhamento da pedreira de Capitão Eduardo.

Preparo de algumas ferragens com ferro existente na 6.ª Divisão. Abertura de 86 cavas para fundações com 419m3.

No anno de 1932, não tendo havido dotação orçamentaria para a continuação dos serviços, para que os mesmos não ficassem paralyzados, foi resolvida a sua continuação em pequena escala, com a verba ordinaria da 3.ª Divisão.

Nesse anno executaram-se os seguintes serviços:

Reparos em varias casas para installação do pessoal.

Abertura de 106 cavas para fundações de depositos e officinas com 3.060m3.

Calçamento de 73 cavas abertas, antes da concretagem.

Concreto cyclopico nas 106 cavas, com 313m3,535, para as officinas de carros, parque de tóras, officinas de trucks, de torneiros, de rodas e de molas.

Concreto armado em sapatas e columnas (officinas de carros, parque de tóras, officinas de trucks, torneiros, de rodas, de molas, com 356m3,209.

Revestimento das 66 columnas das officinas de carros e de 20 do parque de tóras.

Preparo de 1.620m2. de moldes.

Aterros de 82 cavas concretadas com emprego de 1.281m3. de terra.

Assentamento de caixilhos no galpão de fundição.

Em 1933 os serviços foram:

Escavação para fundações de columnas (galpão da serraria e officinas de torneiras e molas)	1.100m3,800
Limpeza e esgotamento das cavas para columnas das officinas de trucks	480m3,000
Calçamento de cavas a serem concretadas (serraria e officina de torneiro)	389m2,20
Concreto cyclopico em cavas para fundações (serraria e officinas de torneiros e molas)	138,m3075
Concreto armado em sapatas, columnas e Sheds (serraria, officinas de trucks, torneiros, molas e carros)	544m3,354
Revestimento de sapatas, columnas e sheds (serraria officinas de trucks e carros)	1.142m2,00
Aterro de cavas concretadas (serraria, torneiros, molas trucks e rodas)	2.614m3,000
Pedra extrahida para as construcções	1.206m3,500
Pedra britada	1.814m3,500
Moldes assentados	1.957m2,13
Moldes preparados e reformados	1.710m2,98
Caibros preparados para coberturas dos galpões	6.241m,0
Tesouras metallicas armadas e assentadas (Officinas de carros)	55

Além de outros serviços de pequena importancia tornou-se necessaria a construcção de uma represa para abastecimento do locomovel do serviço da pedreira.

Já existem serviços executados em grande escala nas seguintes dependencias: Officinas de carros, de trucks, de rodas e torneiros, parque de tóras e serraria.

A despesa total realizada foi de:

Material	238:870$553
Pessoal	308:393$500
TOTAL	547:264$053

Em resumo, os serviços executados na segunda phase, são:

OFFICINAS DE CARROS

Escavação	337m3,872
Calçada	169m2,00
Concreto cyclopico	52m3,393
Concreto armado (66 columnas)	64m3,251
Preparo e moldagem de tesouras de concreto armado de 7 metros de vão (12m3,782)	11
Preparo e moldagem de tesouras metallicas, de 7 metros de vão (13.750kg,000)	55
Cobertura (quasi concluida)	1.925,00

Officinas de trucks

Excavação	2.030,m38000
Calçada	672,m200
Concreto cyclopico	184,m3200
Concreto armado (columnas)	377,m3146

Officinas de rodas torneiros

Excavação	664,m3000
Calçada	209,m200
Concreto cyclopico	40,m3917
Concreto armado(columnas)	86,m3584

Parque de toras

Excavação	389,m3764
Concreto cyclopico	57,m3709
Concreto armado (columnas)	115,m3540

Serraria

Excavação	1.108,m3800
Calçada	528,m200
Concreto cyclopico	132,m3000
Concreto armado (columnas)	235,m3040

Officinas de carros

Excavação, calçada e concreto cyclopico

Concreto armado	22,m3000
Preparo e montagem de tesouras metallicas de 7 metros de vão (5.500Kg.)	22 tesouras
Cobertura	770,m200
Fachada	1

Officinas de trucks

Concreto armado (columnas)	34,m3000
Preparo e moldagem de tesouras de concreto de 25 metros de vão (72m3,000)	4 tesouras
Preparo e montagem de tesouras metallicas de 25 metros de vão (47.088 Kg.)	18 tesouras
Cobertura	2.500,m200
Fachada	4

Officinas de rodas e torneiros

Concreto armado (columnas)	51,968
Preparo e moldagem de tesouras de concreto armado de 25 metros de vão (72m3,000)	4 tesouras
Preparo e montagem de tesouras metallicas de 25 metros de vão (47.088Kg.)	18 tesouras
Cobertura	2.500,m200
Fachada	4

Serraria

Concreto armado (columnas) 63,674
Preparo e moldagem de tesouras de concreto armado de 25 metros de vão (36m3,000) ..... 2 tesouras
Cobertura 1.500,m2200
Fachada 3

Usina de compressor

Excavação, calçada, concreto cyclopico

Concreto armado (columnas) 71,m3406
Preparo e moldagem de tesouras de concreto armado de 25 metros de vão (36,m3000) ..... 2 tesouras
Preparo e montagem de tesouras metallicas de 25 metros de vão (13.080Kg.) 5 tesouras
Cobertura 750,m2
Fachada 2

Esgotos e drenos

Galeria de esgoto (B. C. S. de 0,80×1,10) ..... 700 ms.
Dreno (manilha de 0,15) ..... 300 ms.
Dreno (manilha de 0,20) ..... 1.200 ms.

Linha de bitola mixta

Preparo do leito e assentamento ..... 4.800 ms.

As depesas realizadas com a construcção desde o seu inicio são:

SERVIÇOS	PESSOAL	MATERIAL	TAREFEIROS
Esplanada, inclusive estudos administração e fiscalização 1923-1926	602:198$092	79:847$409	5.996:422$389
Linha mixta de Bello Horizonte para as Officinas, incluive desvios, linhas internas valletas, boeiros, muros de arrimo e serviços da ponte do Km. 599 (1923-1926)	464:679$533	188:938$366	109:788$000
Abrigo para machinas (1923-1926)	7:691$355	1:581$871	1.548:028$264
Caixa dagua, inclusive canalizações (1923-1926)	33:429$710	39:832$763	18:048$055
Carvoeira (1926)	—	—	19:725$189
Casas para operarios (1926)	498$819	418$880	89:643$281
Machinismos, inclusive montagem e assentamento (1925-1926)	47:629$598	227:357$787	176:731$055
Officina de fundição (1929)	208:950$053	143:283$660	—
Galpões para officinas de carros, trucks, rodas, molas, torneiros, serraria e parque de toras (6) (1931)	38:773$280	31:694$764	—
(1932)	291:196$750	281:709$894	—
(1933)	308:393$500	238:870$553	—
Totaes	2.003:440$690	1.233:805$947	7.958:386$233

A despesa realizada foi, portanto:

De 1926 a 1929 ..... 10.004:724$129
De 1931 a 1933 ..... 1.190:908$741

Total ..... 11.195:632$870

Para conclusão das obras são necessarios 870 contos, que, sommados ás despesas realizadas, dão o total de 12.065:632$870.

INSPECTORIA DO TELEGRAPHO E ILLUMINAÇÃO

Foram executados os seguintes serviços:

Reformas e reconstrucções de intallações	135
Installações novas executadas	223
Serviços em execução	196
Construcção de linhas novas	9

Entre reformas e reconstrucção merecem menção:

As das installações electricas, selectivas e de telegrapho e telephone da estação de Norte; as das linhas do Departamento de Correios e Telegraphos entre Corintho e Pirapóra.

Nas installações podem ser citadas:

A de illuminação electrica nas torres B e C da estação de D. Pedro II;
idem, idem na torre da estação de Belém;
a de apparelho selectivo na estação de Horto Florestal

Nas linhas novas construidas são dignas de citação:

Linha de block de Carlos de Campos a Norte;
linha de alta tensão, entre Pavuna e Costa Barros;
linha da Variante de Poá.

Seguem em menor importancia:

Linha de baixa tensão em Belém;
linha telephonica na locomoção;
linhas electricas em Cannas e Caçapava;
linha selectiva em Norte.

INSPECTORIA DE SIGNALIZAÇÃO

Foram executados os seguintes serviços:

Montagem de 5 cabines para controle e commando de cinco pateos de estações de grande movimento, de 2 guaritas, como complemento de signalização de Deodoro e construcção de um trecho de bloqueio automatico de cerca de 4 kilometros de extensão.

Cabine de Cruzeiro: — Do typo mechanico, em edificio proprio, com 60 alavancas, movendo 8 signaes principaes, 22 discos de manobras e 16 chaves e ferrolhos, todas devidamente travadas entre si. Importou em 226:011$543.

Cabine de Rezende: — Do typo "Hand Generator" com "Track Circuits" em todas as linhas de movimento e gerador de mão para casos de emergencia. Possue 11 alavancas, que movem 6 signaes principaes, 8 discos de manobra e 4 chaves e ferrolhos, todas travadas entre si. Importou em 180:812$839.

Cabine de Taubaté: — Semelhante á de Rezende. Possue 15 alavancas, 6 signaes principaes, 12 discos de manobras, 6 chaves e ferrolhos, todos travados entre si. Importou em 288:229$866.

Cabine de Pavuna: — Semelhante á de Cruzeiro (typo mechanico) em edificio proprio, com 34 alavancas, movendo 10 signaes principaes, 14 discos de manobra e 10 chaves e ferrolhos, todas travadas entre si. Ella commanda tambem as entradas e partidas para as linhas da Rio d'Ouro, que alli fazem juncção com as da Linha Auxiliar. Importou em 112:347$600.

Cabine de Austin e automatico Austin a Queimados: No trecho Austin — Queimados foram montados uma cabine, em Austin e o bloqueio automatico até Queimados. Nesta estação esse bloqueio foi ligado ao já existente até Belém, estabelecendo-se a continuidade do systema. No trecho citado foram montadas 3 pontes de signaes e consequente subdivisão em 3 secções de bloqueio, o que torna a capacidade do trafego tres vezes maior.

A cabine de Austin é de controle electrico e mechanico do lado superior e toda mechanica do lado inferior. Possue 15 alavancas que movem 6 signaes principaes, 4 discos de manobras e 5 chaves e ferrolhos, devidamente travadas entre si e com o automatico do trecho. Importou em 123:504$977.

Guaritas de Deodoro. Para assegurar as entradas e as partidas no pateo de Deodoro, tanto para o Centro como para Santa Cruz, foram montadas 2 guaritas mechanicas A e B, que se communicam e subordinadas a cabine de Deodoro.

Guarita A: Em edificio proprio, com 13 alavancas travadas, movendo 5 signaes principaes, 2 disco de manobra e 3 chaves e ferrolhos.

Guarita B: — Tambem em edificio proprio, com 12 alavancas travadas, movendo 6 signaes principaes, 2 discos de manobras e 3 chaves e ferrolhos.

Importaram em 18:464$895.

Além dessas obras foi feita a montagem do serviço Staff, entre a estação de Carlos de Campos e a 4.ª Parada, no Ramal de S. Paulo.

Foram feitas grandes reparações em 8 cabines mechanicas e 5 cabines typo "Hand Generator" e reconstruidas todas as installações de "Bloc System" em 16 estações.

Nas linhas de alta tensão foram corridas todas as installações e mudadas braçadeiras e isoladores entre os Kms. 35.300 e 54.

INSPECTORIA DE OFFICINAS

As principaes obras executadas foram:

Madeira desdobrada	740m3,610.258
» apparelhada	228m3,366.750
Lenha	301m3,000.
Bronze fundido em obra	742kg,500
Alluminio » » »	93kg,500
Ferro » » »	128kg,759
Cruzamento (diversos typos)	79
Chaves (diversos typos)	139
Parafusos diversos	39.910
Rebites diversos	2.900
Talas de juncção	4.370
Carrocerie para automovel	11
Porteiras	64
Rodeiros e rodas diversas	71
Grampos com porcas	337
Cabos para enxadas, pás e picaretas	1.695
Apparelhos de manobra	10
Braçadeiras com grampos	337
Cavalletes diversos	300
Gadanhos para linha	250
Automovel	1
Sapatas de ferro fundido	1.660
Mancaes de bronze	104
Parafusos typo "C"	3.000

A importancia total das obras executadas foi de 1.024:893$123, assim discriminada:

Mão de obra	244:759$000
Material	664:930$010
Lucro industrial	115:204$113
Total	1.024:893$123

As reparações feitas importaram em 63:868$976, assim discriminadas:

Mão de obra	38:113$160
Material	25:237$756
Lucro industrial	518$060

Foram de maior importancia as realizadas em 2 automoveis de linha e em um motor de explosão.

Na parte de moveis e utensilios a importancia foi de 68:739$368, assim discriminada:

Mão de obra	34:252$146
Material	30:673$209
Lucro industrial	3:814$013

Foram de maior vulto os seguintes serviços:

Cabines para serviço eleitoral	10
Lanternas de ronda	28
» de signal	24
Guaritas diversas	27
Secretarias	10
Cadeiras gyratorias	2
Armarios com prateleiras e caixilhos	1
Estantes e armarios	23
Cadeiras	14
Fogões economicos	11
"Bureaux" typo americano e cadeiras gyratorias	3

A importancia total de machinas e ferramentas foi de 26:480$243, assim discriminada:

Mão de obra	16:763$784
Material	8:417$333
Lucro industrial	1:299$126

Com os seguintes serviços principaes:

Trados diversos	1.460
Enxadas	300
Picaretas	1.028
Macacos para curvar trilhos	15
Alcaravizes hydraulicas	13
Marretas para pregação	100
Arcos de púa	100

INSPECTORIA FLORESTAL

Nas tres fazendas de Horto Florestal da Estrada foram feitos os seguintes serviços:

Plantio de essencias florestaes:

Eucalyptus	56.500
Essencias indigenas	10.248
	66.748

Replantio de essencias florestaes:

Eucalyptus	14.507
Essencias indigenas	7.462
	21.969

Producção de mudas de essencias florestaes:

Eucalyptus	131.931
Essencias indigenas	9.781
	141.712

Destas mudas foram fornecidas ás diversas Inspectorias de Linha e de outras Divisões, cerca de 5.346.

Foram executados os serviços seguintes:

Capina de essencias florestaes	663.501m2,00
Capina de forragem para animaes	491.950m2,00
Roçado de matto nas essencias florestaes	640.311m2,00
Extincção de formigueiros	9.992
Confecção de balaios	17.036
Contrucção de cercas	1.492m,0
Reparação de cercas	6.145m,0
Covas abertas	17.988

Arvores (eucalyptus) desbastados para preparação de dormentes, postes, lenha e utensilios diversos	916
Colheita de sementes	148
Capina de milho	491.950m2,00
Milho colhido	14.844 ls.
Carvão fabricado	3 818
Caixas para mudas confeccionadas e reparadas	1.947

EXTENSÃO DAS LINHAS

A extensão das linhas em trafego em 31 de Dezembro de 1933 era de 3.090km,012, assim discriminada:

Bitola de 1m,60	1.200km,159
Bitola de 1m,00	1.830km,079
Bitola mixta	59km,774
Total	3.090km,012

A extensão total da linha em trafego foi augmentada em 1933 de 6km,903, com a conclusão da Variante de Poá, por onde passaram a correr os trens de carga do Ramal de São Paulo.

A extensão da linha a conservar, em 31 de Dezembro de 1933, era de 3.893,km,434, assim discriminada:

	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	BITOLA MIXTA	TOTAES
Troncos	611,062	798,293	58.435	1.467,790
Ramaes	769,869	1.046,527	5,718	1.822,114
Circulares	7,874	7,870	—	15,744
Desvios	375,070	179,051	33,665	587,786
	1.763,875	2.031,741	97,818	3.893,434

A distribuição da extensão da linha em trafego pelo Districto Federal, Estado do Rio de Janeiro, Minas Geraes e São Paulo é a seguinte:

	Km.
Districto Federal	130,947
Estado do Rio de Janeiro	847,406
Estado de Minas	1.772,468
Estado de São Paulo	339,191
Total	3.090,012

EXTENSÃO DAS LINHAS EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933

Quadro n. 1

EXTENSÃO DAS LINHAS	Bitola larga 1m,60	Bitola estreita 1m,00	Bitola Mixta 1m,60–1m,00
I — *Linhas Troncos*			
D. Pedro II a Barra do Pirahy	108,120	—	—
Barra do Pirahy a Barão de Vassouras	20,296	—	—
Barão de Vassouras a Juparanã	—	—	3,619
Juparanã a Parahyba	55,025	—	—
Parahyba a Entre Rios	—	—	10,405
Entre Rios a Lafayette	264,813	—	—
Lafayette a Burnier	—	—	35,653
Burnier a Montes Claros	—	617,932	—
Alfredo Maia a Triagem (é dupla)	—	—	4,379
Triagem a Costa Barros » »	—	18,803	—
Costa Barros a Parahyba	—	142,755	—
II — *Linhas Circulares*	448,254	779,490	54,056
D. Pedro II	0,534	—	—
D. Clara	1,662	—	—
Bangú	2,408	—	—
Matadouro	3,270	—	—
Pavuna	—	4,062	—
Sommas — Kms	7,874	4,062	—
III — *Ramaes*			
Gambôa	1,008	—	—
Mangaratiba (Deodoro a Mangaratiba)	81,185	—	—
Austin (Austin a Santa Cruz)	12,600	—	—
Paracamby (Guedes da Costa a Paracamby)	5,216	—	—
São Paulo (Barra do Pirahy a Norte)	389.919	—	—
Variante de Poá (Calmon Vianna a 5.ª Parada)	32,592	—	—
Lima Duarte (Bemfica a Lima Duarte)	52,095	—	—
Paraopeba (Joaquim Murtinho a B. Horizonte)	162,096	—	—
Morro da Mina (serviço de manganez, chave no Km. 463.710 da Linha do Centro)	7,320	—	—
Portella (G. Portella a Barão de Vassouras)	—	42,937	—
Santa Rita de Jacutinga (Japaranã a Santa Rita)	—	100,793	—
Affonso Arinos (Valença a Affonso Arinos)	—	59,849	—
Porto Novo (Entre Rios a Porto Novo)	—	63,771	—
Mercês (Santos Dumont a Mercês)	—	56,977	—
Ponte Nova (Burnier a Ponte Nova)	—	139,501	5,718
Bello Horizonte (General Carneiro a Bello Horizonte)	—	14,343	—
Santa Barbara (Sabará a Santa Barbara)	—	76,312	—
Pirapóra (Corintho a Independencia)	—	155,698	—
Diamantina (Corintho a Diamantina)	—	147,516	—
Piquete (Lorena a Rodriques Alves)	—	17,250	—
Deodoro (Deodoro a Honorio Gurgel)	—	3,022	—
Rio d'Ouro	—	104,191	—
Therezopolis	—	37.690	—
Bananal	—	26,677	—
Somma — Kms	744,031	1.047,527	5,718
Extensão total em trafego 3.090,012			
Totaes Geraes — Kms	1.200,159	1.830,079	59,774

EXTENSÃO DAS LINHAS A CONSERVAR EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933

Quadro n.º 2

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	Bitola larga 1m,60	Bitola estreita 1m,00	Bitola mixta 1m,60—1m,00
I — LINHAS TRONCOS — *Linha do Centro*			
D. Pedro II a Barra do Pirahy (é quadrupla de D. Pedro II a Eng.º de Dentro e de Madureira a Deodoro, sextupla de Eng.º de Dentro a Madureira e dupla de Deodoro a Barra do Pirahy)....	270,928	—	—
Barra do Pirahy a Barão de Vassouras	30,296	—	—
Barão de Vassouras a Juparanã	—	—	3,619
Juparanã a Parahyba	55,025	—	—
Parahyba a Entre Rios	—	—	10,405
Entre Rios a Lafayette	264,813	—	—
Lafayette a Burnier	—	—	35,653
Burnier a Montes Claros	—	617,932	—
Linha Auxiliar			
Alfredo Maia a Triagem (é dupla)	—	—	8,758
Triagem a Costa Barros (é dupla)	—	37,606	—
Costa Barros a Parahyba	—	142,755	—
Somma — Kms	611,062	798,293	58,435
Total geral 1.467,790			
II — LINHAS CIRCULARES, *Linha do Centro*			
D. Pedro II	0,534	—	—
D. Clara	1,662	—	—
Ramal de Mangaratiba			
Bangú	2,408	—	—
Matadouro	3,270	—	—
Linha Auxiliar			
Pavuna (é dupla de Costa Barros a Galdino Rocha. — 3km,808).....	—	7,870	—
Somma — Kms	7,874	7,870	—
Total geral 15,744			
III — RAMAES			
Ramal de Gambôa (Maritima	1,008	—	—
» » Mangaratiba (Deodoro a Mangaratiba, é dupla de Deodoro a Bangú)	90,218	—	—
» » Austin (Austin a Santa Cruz)	12,600	—	—
» » Paracamby (Guedes da Costa a Paracamby)	5,216	—	—
» » São Paulo (Barra do Pirahy a Norte)	406,724(1)	—	—
» » São Paulo (Variante de Poá C. Vianna á 5.ª Parada).....	32,592	—	—
» » Lima Duarte (Bemfica a Lima Duarte)	52,095	—	—
Ramal de Paraopeba (J. Murtinho a Bello Horizonte)	162,096	—	—
Ramal de Morro da Mina (serviço de manganez, chave no Km. 463 710 da Linha do Centro	7,320	—	—
» de Portella (Governador Portella a Barão de Vassouras).....	—	42,937	—
» » Sta. Rita de Jacutinga (Juparanã a Sta. Rita)	—	100,793	—
» » Affonso Arinos (Valença a Affonso Arinos)	—	59,849	—
» » Porto Novo (E. Rios a Porto Novo)	—	63,881	—
» » Mercês (Santos Dumont a Mercês)	—	56,977	—
A transportar	769,869	324,437	—

(1) E' dupla de Mogy a C. Vianna e de Eng.º S. Paulo a Norte

Continuação

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	Bitola larga 1m,60	Bitola estreita 1m,00	Bitola mixta 1m,60—1m,00
Transporte	769,869	324,437	—
Ramal de Ponte Nova (Burnier a Ponte Nova)	—	139,501	5,718
» » Bello Horizonte (G. Carneiro a Bello Horizonte)	—	14,343	—
» » Santa Barbara (Sabará a Santa Babarra)	—	76,312	—
» » Pirapóra (Corintho a Independencia)	—	155,698	—
» » Diamantina (Corintho a Diamantina)	—	147,516	—
» » Piquete (Lorena a Rodrigues Alves)	—	17,250	—
» » Deodoro (Honorio Gurgel a Deodoro)	—	3,022	»
» » Rio d'Ouro	—	104,191	—
» » Therezopolis	—	37,690	—
» » Bananal	—	26,677	—
Sommas — Kms.	769,869	1.046,527	5,718
Total geral 1.822,114			
IV — DESVIOS			
Extensão total de Kms. 587,786			

RESUMO

Linhas principaes:

a) Troncos	1.467,790	
b) Ramaes	1.822,114	
c) Circulares	15,744	
d) Desvios	587,786	
Total	3.893,434	Km.
Total das linhas a conservar		3.893,434

Extensão das linhas no Districto Federal e nos Estados do Rio de Janeiro Minas Geraes e São Paulo, em 31 de Dezembro de 1933

Quadro n.º 3

N.º de ordem	DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	Districto Federal	Rio de Janeiro	Minas Geraes	São Paulo	Totaes
1	Linha do Centro (D. Pedro II a Montes Claros)	27,141	186,773	901,949	—	1.115,863
2	Ramal de Gambôa	1,008	—	—	—	1,008
3	» » Deodoro (Deodoro a Honorio Gurgel)	3,022	—	—	—	3,022
4	» » Mangaratiba (Deodoro a Mangaratiba)	40,689	40,496	—	—	81,185
5	» » Austin (Austin a Santa Cruz)	—	12,600	—	—	12,600
6	» » Paracamby (Guedes da Costa a Paracamby)	—	5,216	—	—	5,216
7	» » Porto Novo (Entre Rios a Porto Novo)	—	17,846	45,925	—	63,771
8	» » Lima Duarte (Bemfica a Lima Duarte)	—	—	52,095	—	52,095
9	» » Mercês (Santos Dumont a Mercês)	—	—	56,977	—	56,977
10	» » Morro da Mina (chave no Km. 463,710 da linha do Centro, serv. de manganez)	—	—	7,320	—	7,320
11	» » Paraopeba (Joaquim Murtinho a B. Horizonte)	—	—	162,096	—	162,096
12	» » Ponte Nova (Burnier a Ponte Nova)	—	—	145,219	—	145,219
13	» » Bello Horizonte (General Carneiro a Bello Horizonte)	—	—	14,343	—	14,343
14	» » Sta. Barbara (Sabará a Santa Barbara)	—	—	76,312	—	76.312
15	» » Pirapóra (Corintho a Independencia)	—	—	155,698	—	155,698
16	» » Diamantina (Conrintho a Diamantina)	—	—	147,516	—	147,516
17	Linha Auxiliar (Alfredo Maia a Parahyba)	25,145	140,972	—	—	165,937
18	Ramal de Rio d'Ouro	23,978	80,213	—	—	104,191
19	» » Therezopolis	—	37.690	—	—	37,690
20	» » Portella (Govenador Portella a Sta. Rita de Jacutinga)	—	136,712	7,018	—	143,730
21	» » Affonso Arinos (Valença a Affonso Arinos)	—	59,849	—	—	59,849
22	» » S. Paulo (Barra do Pirahy a Norte)	—	111,235	—	278,684	389,919
23	» » Bananal	—	16,012	—	10,665	26,677
24	» » Piquete (Lorena a Rodrigues Alves)	—	—	—	17,250	17,250
25	» » S. Paulo (Variante de Poá C. Vianna 5.ª Parada)	—	—	—	32.592	32,592
26	Circular de D. Pedro II	0,534	—	—	—	0,534
27	» » D. Clara	1,662	—	—	—	1,662
28	» » Bangú	2,408	—	—	—	2,408
29	» » Matadouro	3,270	—	—	—	3,270
30	» » Pavuna	2,090	1.972	—	—	4,062
	Somma — Kms	130.947	847.406	1.772,468	339,191	3 090,012

OS PONTOS DE DIVISA ENTRE OS ESTADOS SÃO OS SEGUINTES:

Linha do Centro: — Km. 27,141 — Ponte de Nazareth sobre o rio Pavuna, entre o Districto Federal e o Estado do Rio de Janeiro;

Km. 209,826 — Ponte de Serraria sobre o rio Parahybuna, entre o Estado do Rio de Janeiro e o Estado de Minas Geraes;

Km. 226,323 — Ponte de Cachoeira do Inferno, sobre o rio Parahybuna, entre o Estado de Minas Geraes e o Rio de Janeiro;

Km. 230,411 — Ponte do Rio Preto sobre o Rio Preto, entre o Estado do Rio de Janeiro e o de Minas Geraes;

Ramal de São Paulo: — Km. 219,355 — Ponte do Salto, sobre o rio Parahyba, entre o Estado do Rio de Janeiro e o de São Paulo

Ramal de Bananal: — Km. 16,012 — Entre o Estado do Rio de Janeiro e o de São Paulo

Linha Auxiliar: — Km. 25,206 — Na Linha tronco — Ponte sobre o rio de Pau entre o Districto Federal e o Estado do Rio de Janeiro

Km. 25,272 — na circular da Pavuna. Ponte sobre o rio Pavuna, entre o Districto Federal e o Estado do Rio de Janeiro;

Km. 251,590 — Ponte do Rio Preto, entre o Estado do Rio de Janeiro e o de Minas Geraes,

Ramal de Rio d'Ouro: — Km. 23,978 — Ponte de Pavuna, sobre o rio do mesmo nome, entre o Estado do Rio de Janeiro e o Districto Federal;

Ramal de Porto Novo: — Km. 135,234 — Ponte de Humaytá sobre o rio Parahybuna, entre o Estado do Rio de Janeiro e o de Minas Geraes.

Km. 201,800 — Ponte de Anta sobre o rio Parahyba, entre o Estado de Minas Geraes e o do Rio de Janeiro;

Km. 512,749 — Ponte de Sapucaia, sobre o rio Parahyba entre o Estado do Rio de Janeiro e o de Minas Geraes

Ramal de Mangaratiba: — Km. 62,730 — Ponte de Guarda sobre o rio Itaguahy entre o Districto Federal e o Estado do Rio de Janeiro.

Quadro n.º 4

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	VIA SINGELA			VIA DUPLA			Via quadrupla Bitola de 1m,60	Via sextupla Bitola de 1m,60	TOTAES
	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00	Bitola mixta 1m,60 1m,00	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00	Bitola mixta 1m,60 1m,00			
LINHA DO CENTRO									
D. Pedro II a Engenho de Dentro (Km. 11,391)	—	—	—	—	—	—	45,564	—	45,564
Engenho de Dentro a Madureira (Km. 5,288)	—	—	—	—	—	—	—	31,728	31,728
Madureira a Deodoro (Km. 5,377)	—	—	—	—	—	—	21,508	—	21,508
Deodoro a Barra do Pirahy (Km. 86,064)	—	—	—	172,128	—	—	—	—	172,128
Barra do Pirahy a Barão de Vassouras	20,296	—	—	—	—	—	—	—	20,296
Barão de Vassouras a Juparanã	—	—	3,619	—	—	—	—	—	3,619
Juparanã a Parahyba	55,025	—	—	—	—	—	—	—	55,025
Parahyba a Entre Rios	—	—	10,405	—	—	—	—	—	10,405
Entre Rios a Lafayette	264,813	—	—	—	—	—	—	—	264,813
Lafayette a Burnier	—	—	35,653	—	—	—	—	—	35,653
Burnier a Montes Claros	—	617,932	—	—	—	—	—	—	617,932
RAMAES									
Gambôa	1,008	—	—	—	—	—	—	—	1,008
Mangaratiba (Deodoro a Bangú Km. 9,033)	—	—	—	18,066	—	—	—	—	18,066
» (Bangú a Mangaratiba)	72,152	—	—	—	—	—	—	—	72,152
Austin (Austin a Santa Cruz)	12,600	—	—	—	—	—	—	—	12,600
Paracamby (Guedes da Costa a Paracamby)	5,216	—	—	—	—	—	—	—	5,216
São Paulo (Barra do Pirahy a Norte)	389,919	—	—	16,805	—	—	—	—	406,728
» » Variante Poá (C. Vianna a 5.ª Parada)	32,592	—	—	—	—	—	—	—	32,592
Bananal	—	26,677	—	—	—	—	—	—	26,677
Piquete (Lorena a Rodrigues Alves)	—	17,250	—	—	—	—	—	—	17,250
Lima Duarte (Bemfica a Lima Duarte)	52,095	—	—	—	—	—	—	—	52,095
Mercês (Santos Dumont a Mercês)	—	56,977	—	—	—	—	—	—	56,977
Morro da Mina (chave no Km. 463,710 da Linha do Centro, serviço de Manganez)	7,320	—	—	—	—	—	—	—	7,320
Paraopeba (J. Martinho a Bello Horizonte)	162,096	—	—	—	—	—	—	—	162,096
Ponte Nova (Burnier ao Km. 503,600)	—	—	5,718	—	—	—	—	—	5,718
» » (Metallurgica a Ponte Nova)	—	139,501	—	—	—	—	—	—	139,501
Santa Barbara (Sabará a Santa Barbara)	—	76,312	—	—	—	—	—	—	76,312
Bello Horizonte (General Carneiro a Bello Horizonte)	—	14,343	—	—	—	—	—	—	14,343
Pirapóra (Corintho a Independencia)	—	155,698	—	—	—	—	—	—	155,698
Diamantina (Corintho a Diamantina)	—	147,516	—	—	—	—	—	—	147,516
LINHA AUXILIAR									
Alfredo Maia a Triagem (Km. 4,379)	—	—	—	—	—	8,758	—	—	8,758
Triagem a Costa Barros (Km. 18,803)	—	—	—	—	37,606	—	—	—	37,606
A transportar — Sommas	1.075,132	1.252.206	55,395	206.999	37,606	8.758	67,072	31.728	2 734,900

CONTINUAÇÃO

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	VIA SINGELA			VIA DUPLA			Via quadrupla Bitola de 1m,60	Via sextupla Bitola de 1m,60	TOTAES
	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00	Bitola mixta 1m,60 1m,00	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00	Bitola mixta 1m,60 1m,00			
Transporte	1.075,132	1.252,206	55,395	206,999	37,606	8,758	67,072	31,728	2.734,900
Costa Barros a Parahyba	—	142,755	—	—	—	—	—	—	142,755
Entre Rios a Porto Novo	—	63,771	—	—	—	—	—	—	63,771
RAMAES									
Deodoro (Honorio Gurgel a Deodoro)	—	3,022	—	—	—	—	—	—	3,022
Portella (G. Portella a Sta. Rita de Jacutinga)	—	42,937	—	—	—	—	—	—	42,937
Santa Rita de Jacutinga (Juparanã a Santa Rita de Jacutinga)	—	100,793	—	—	—	—	—	—	100,793
Affonso Arinos (Valença a Affonso Arinos)	—	59,849	—	—	—	—	—	—	59,849
Rio d'Ouro	—	104,191	—	—	—	—	—	—	104,191
Therezopolis	—	37,690	—	—	—	—	—	—	37,690
CIRCULARES									
D. Pedro II (Km. 57,20)	0,534	—	—	—	—	—	—	—	0,534
D. Clara	1,662	—	—	—	—	—	—	—	1,662
Bangú	2,408	—	—	—	—	—	—	—	2,408
Matadouro	3,270	—	—	—	—	—	—	—	3,270
Pavuna	—	0,254	—	—	7,616	—	—	—	7,870
Sommas	1.083,006	1.807,468	55,395	206,999	45,222	8,758	67,072	31,728	3.305,652

Extensão das linhas, Estações, Paradas, Estribos, e Postos Telegraphicos

Quadro n.º 5

ANNO	Bitola	Extensão das linhas em trafego	Extensão dos desvios	Lastramento com pedra ou cascalho		Numero de estações	Numero de paradas	Numero de estribos	Numero de postos telegraphicos
				Extensão	Percentagem				
1933	1m,00	1.830,079	179,051	1.353,131	73,9%	181	12	43	1
	1m,60	1.200,159	375,070	1.046,293	85,3%	229	12	10	4
	mixta	59,774	33,665	59,774	100, %	8	—	—	—
		3.090,012	587,786	2.459,198	78,9%	418	24	53	5

EXTENSÃO TOTAL DOS DESVIOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933

QUADRO N.º 6

EXTENSÃO DAS LINHAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS
Linha do Centro	245,839
Ramal de Gambôa	19,375
Circular de D. Clara	2,413
Ramal de Mangaratiba	27,183
» » Austin	0,689
» » Paracamby	2,803
» » São Paulo	122,083
» » Bananal	1,255
» » Piquete	2,027
Variante de Poá	4,680
Ramal de Lima Duarte	2,553
» » Mercês	3,613
» » Paraopeba	28,860
» » Ponte Nova	11,043
» » Santa Barbara	5,809
» » Bello Horizonte	3,278
» » Diamantina	7,278
» » Pirapora	11,634
Linha Auxiliar (Alfredo Maia a Porto Novo)	53,268
Ramal de Rio d'Ouro	8,756
» » Therezopolis	2,801
Governador Portella a Santa Rita de Jacutinga	14,283
Ramal de Affonso Arinos	3,529
Circular da Pavuna	2,734
Total	587,786

LASTRAMENTO DA LINHA COM PEDRA OU CASCALHO EM 1933

QUADRO N.º 7

INSPECTORIAS	EXTENSÃO LASTRADA
1.ª Inspectoria	2,411
4.ª »	1,465
5.ª »	1,805
6.ª »	0,500
7.ª »	6,872
8.ª »	0,328
9.ª »	2,401
10.ª »	0,570
11.ª »	10,157
12.ª »	8,123
13.ª »	25,205
14.ª »	2,198
15.ª »	8,297
TOTAL	70,342

MATERIAES DE LINHA EMPREGADOS

INSPECTORIAS	Apparelhos de manobra	Apparelhos Retensores	Retensores A. Pinto	Agulhas	Arruelas	Chaves	Corações	Cruzamentos	Contra trilhos
BITOLA DE 1,m60									
1.ª Inspectoria	—	—	—	—	—	11	7	2	—
2.ª Inspectoria	2	—	415	2	—	13	1	13	4
3.ª Inspectoria	—	—	—	20	—	6	13	16	—
4.ª Inspectoria	5	1.113	—	39	—	26	1	31	—
5.ª Inspectoria	2	—	—	—	—	4	9	4	7
6.ª Inspectoria	3	—	—	4	—	8	3	9	—
7.ª Inspectoria	7	—	—	1	—	10	5	24	—
	19	1.113	415	66	—	78	39	99	11
8.ª Inspectoria	7	—	100	1	120	4	—	4	—
9.ª Inspectoria	5	—	—	—	—	4	—	11	2
10.ª Inspectoria	—	—	—	—	—	5	—	3	—
11.ª Inspectoria	5	—	—	8	7	4	—	6	8
12.ª Inspectoria	1	—	—	2	—	1	—	2	2
13.ª Inspectoria	1	—	—	—	136	26	11	32	16
14.ª Inspectoria	—	—	500	—	—	9	—	9	—
15.ª Inspectoria	1	—	—	—	—	4	—	5	—
Construcção...	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	20	—	600	11	293	57	11	72	28
T. GERAL....	39	1.113	1.015	77	293	135	50	171	39

DURANTE O ANNO DE 1933

Dormentes		Grampos	Parafusos	Placas de apoio	Pregos para dormentes Kilo	Talas de juncção Par	Trilhos	Trados	Tirefonds.
B. larga	B. estreita								
35.845	—	165.231	64.790	—	—	4.274	—	756	182.100
18.449	—	11.200	32.475.	4.864	120	83.996	848	500	217.118
16.519	2.640	74.800	22.107	6.517	120	207.077	2.606	111	85.348
63.923	2.536	160.932	76.200	21.013	1.223	16.446	5.833	298	193.150
17.390	7.107	23.300	13.054	6.940	120	2.356	192	281	60.399
10.559	2.744	33.942	21.020	800	76	4.543	68	154	46.331
17.148	—	21.350	7.287	—	1.058	4.480	—	45	16.810
179.833	15.027	490.755	236.933	40.134	2.717	323.172	9.547	2.145	801.256
70	20.844	19.020	4.690	—	160	933	—	256	9.690
4.267	10.711	32.668	8.482	—	60	697	1.319	155	2.400
230	31.720	38.315	18.410	—	110	8.430	122	145	4.960
252	28.621	42.602	8.940	11	110	2.989	59	327	3.264
—	21.021	19.800	2.550	—	110	165	12	50	1.495
3.253	26.694	81.112	25.794	—	171	2.126	353	64	11.160
—	24.321	12.340	9.961	—	150	23.147	1.011	20	2.035
—	31.144	35.000	11.179	—	91	600	10	150	1.100
—	7.383	5.712	2.100	—	—	493	713	6	20
8.072	202.459	286.569	92.106	11	962	39.580	3.599	1.173	36.124
187.905	217.468	777.324	329.039	40.145	3.679	362.752	13.146	3.318	837.380

LINHA DO CENTRO — (D. Pedro II a Montes Claros)

Bitola larga: D. Pedro II a Barão de Vassouras, de Juparanã a
Bitola mixta: de Barão de Vassouras a Juparanã, de Parahyba
Bitola estreita: de Burnier a Montes Claros

N.º de ordem	Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Altitude em metros	Extensão dos desvios em metros
1	D. Pedro II	0,000	4,965	7.696,00
2	São Diogo	1,661	3,900	4.028,00
	» » Deposito de locomotivas	.....	.....	7.857,00
	» » pateo da pedreira	.....	.....	2.436,00
3	Lauro Muller	2,366	7,319	164,50
4	São Christovão	3,439	3,887	955,00
5	Derby Club	4,257	8,112	808,50
6	Mangueira	4,869	11,145	.....
7	S. Francisco Xavier	5,887	15,935	621,00
8	Rocha	6,492	13,924	.....
9	Riachuelo	7,068	14,672	.....
10	Sampaio	7,751	16,509	.....
11	Engenho Novo	8,606	16,336	700,00
12	Silva Freire	9,106	21,518	605,00
13	Meyer	9,497	22,537	.....
14	Todos os Santos	10,028	27,004	.....
15	Engenho de Dentro	11,395	25,600	1.867,50
	» » » Officinas	.....	.....	5.440,00
16	Encantado	12,151	27,445	.....
17	Piedade	13,127	34,802	128,50
18	Quintino Bocayuva	14,375	40,010	268,00
19	Cascadura	15,416	33,583	688,00
20	Madureira	12,679	28,593	.....
21	Oswaldo Cruz	18,106	20,010	443,50
22	Prefeito Bento Ribeiro	19,285	19,600	3.720,00
23	Marechal Hermes	20,515	16,421	263,00
24	Deodoro (ent. Ramal de Mangaratiba)	22,056	16,412	14.437,50
25	Ricardo de Albuquerque	24,474	26,069	2.664,00
26	Anchieta	26,507	19,589	785,00
27	Nilopolis	28,716	16,805	990,00
28	Mesquita	31,969	17,248	2.028,00
29	Nova Iguassú	35,354	25,800	3.000,00
30	Morro Agudo	39,741	27,436	1.468,00
	A transportar	.....	.....	64.062,00

AS ESTAÇÕES

Parahyba do Sul e de Entre Rios a Lafayette do Sul a Entre Rios e de Lafayette a Burnier

Cabines de manobras de chaves e signaes	Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança	Caixa d'agua (litros)	Data de inauguração
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes c/ 162 alavancas	Circular Triangulo Gyrador Embarcadouro	48,384	29 de Março de 1858
Cabine electrica para chaves e signaes c/31 alavancas	Balança Gyrador	20.000 Siphão 100.000	20 de Março de 1859
Cabine Block System para chaves e signaes com 3 alavancas			12 de Novembro de 1907
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 3 alavancas			16 de Junho de 1895
			2 de Agosto de 1885
			10 de Agosto de 1869
Cabine Block System para chaves e signaes com 3 alavancas			16 de Março de 1861
			1 de Dezembro de 1885
			1 de Fevereiro de 1859
			12 de Julho de 1885
Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas			29 de Março de 1859
			13 de Novembro de 1926
			12 de Maio de 1889
			24 de Dezembro de 1868
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 74 alavancas			10 de Dezembro de 1873
			15 de Abril de 1868
Cabine Block System para chaves e signaes com 5 alavancas			11 de Abril de 1873
Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas			1 de Maio de 1826
Cabine electrica para chaves e signaes com 40 alavancas		3 siphões c/distribuição 1.000.000 Lits.	29 de Maio de 1858
Cabine Block System para chaves e signaes com 4 alavancas			9 de Fevereiro de 1897
Cabine Block System para chaves e signaes com 4 alavancas	Embarcadouro		17 de Abril de 1898
Cabine Block System para chaves e signaes com 8 alavancas			7 de Novembro de 1914
Cabine Block System para chaves e signaes com 4 alavancas			1 de Maio de 1913
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 70 alavancas	Triangulo Embarcadouro Balança	21.902 19.325 Siphão	
			1 de Junho de 1913
			1 de Outubro de 1896
			8 de Novembro de 1914
			2 de Março de 1884
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 55 alavancas	Triangulo	24.192	29 de Março de 1858
Cabine Block System para chaves e signaes com 55 alavancas			13 de Abril de 1897

Continuação

N.º de ordem	Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Altitude em metros	Extensão dos desvios em metros
	Transporte			64.062,00
31	Austin	44,478	42,070	723,00
32	Queimados	48,258	29,246	790,00
33	Belém	61,698	29,913	8.724,00
34	Guedes da Costa (ent. Ramal de Paracamby)	64,788	35,600	581,00
35	Mario Bello	70,944	135,488	758,50
36	Serra	75,394	213,945	881,50
37	Scheid	77,834	232,200	906,00
38	Palmeiras	82,023	326,360	806,00
39	Paulo de Frontin	85,412	386,318	1.160,50
40	Humberto Antunes	89,696	446,068	1.184,00
41	Engenheiro Nery Ferreira (parada)	91,861	417,710	818,00
42	Mendes	92,539	413,000	1.063,00
43	Martins Costa	96,285	397,600	604,00
44	Morsing (parada)	98,168	391,593	109,00
45	Sant'Anna	102,221	362,700	861,00
46	Barra do Pirahy (ent. Ramal de São Paulo)	108,120	357,360	7.103,50
	» » » Deposito de locomotivas			3.382,00
47	Ypiranga	115,495	334,103	1.481,00
48	Demetrio Ribeiro	121,367	350,500	712,00
49	Barão de Vassouras (ex-Caetano Furquim, entre o Ramal de Portella a Barão de Vassouras)	128,416	345,450	1.050,00
50	Juparanã	132,035	341,045	2.438,00
51	Teixeira Leite	142,570	324,100	631,00
52	Sebastião Lacerda (ex-Commercio)	146,660	320,100	763,00
53	Alliança	153,910	312,200	1.231,00
54	Casal	159,054	319,019	659,00
55	Carlos Niemeyer	165,397	314,846	748,00
56	Andrade Pinto	170,081	296,920	1.164,00
57	Engenheiro Vieira Cortez	177,621	282,900	2.155,00
58	Parahyba do Sul	187,060	280,344	1.199,00
59	Barão de Angra	192,320	273,273	731,00
60	Entre Rios	197,465	273,000	4.545,00
	» » Deposito de locomotivas			6.872,00
61	Fernandes Pinheiro	204,510	336,712	518,00
62	Serraria	212,182	304,640	973,00
63	Souza Aguiar	217,050	304,725	958,00
64	Parahybuna	225,843	335,400	726,00
65	Affonso Arinos (ent. Ramal de Affonso Arinos)	229,338	249,320	1.083,00
66	Barão de Nepomuceno (p. teleg.º)	230,844		536,00
	A transportar			125.690,00

Cabines de manobras de chaves e signaes	Linhas circulares, triangulos. gyradores, embarcadouros de gado e balança	Caixa d'agua (litros)	Data de inauguração
Cabine electrica para chave e signaes com 15 alavancas	.....	.....	17 de Setembro de 1896
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 25 alavancas	.....	.....	29 de Março de 1858
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 50 alavancas	Triangulo ... Embarcadouro Balança.....	2 Siphões c/ distribuição 900.000	8 de Novembro de 1898
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 24 alavancas	.....	.....	12 de Junho de 1863
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 14 alavancas	.....	54.000	16 de Julho de 1878
Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas	.....	.....	16 de Julho de 1878
Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas	.....	12.000	21 de Abril de 1893
Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas	.....	37.820	5 de Julho de 1873
Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas	.....	24.545	12 de Julho de 1863
Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas	.....	.....	1 de Janeiro de 1894
.....	.....	18.037	2 de Fevereiro de 1911
Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas	Embarcadouro	.....	7 de Agosto de 1864
Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas	.....	.....	1 de Maio de 1894
.....	.....	.....	12 de Novembro de 1914
Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas	.....	.....	7 de Agosto de 1864
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 35 alavancas	Embarcadouro	40.945	13 de Abril de 1865
.....	Gyrador.....	134.850 siphão.....	
.....	.....	.....	13 de Abril de 1865
.....	.....	.....	12 de Abril de 1898
.....	Triangulo...	.....	18 de Junho de 1863
.....	Embarcadouro	16.712 125.624 siphão.....	17 de Dezembro de 1865
.....	.....	15.625	12 de Abril de 1879
.....	Embarcadouro	.....	26 de Novembro de 1866
.....	.....	20.736 52.320	28 de Setembro de 1881
.....	.....	.....	1 de Outubro de 1867
.....	.....	.....	12 de Janeiro de 1898
.....	.....	.....	5 de Maio de 1867
.....	.....	25.920	5 de Julho de 1885
.....	.....	.....	11 de Agosto de 1867
.....	Balança.....	.....	1 de Outubro de 1912
.....	Triang. siphão	64.549	13 de Outubro de 1867
.....	Triangulo ...	25.920 siphão	
.....	.....	.....	23 Abril de 1898
.....	Embarcadouro	.....	20 de Setembro de 1874
.....	.....	.....	8 de Novembro de 1884
.....	.....	20.292	28 de Setembro de 1874
.....	.....	.....	21 de Julho de 1911
.....	.....	.....	.....

Continuação

N.º de ordem	Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Altitude em metros	Extensão dos desvios em metros
	Transporte	.....	.....	125.690,00
67	Sobragy	238,249	451,851	902,00
68	Cotegipe	245,603	466,633	867,00
69	Mathias Barbosa	252,907	474,788	1.165,00
70	Cedofeita	256,528	515,298	751,00
71	Retiro	266,457	619.717	984,00
72	Juiz de Fóra	275,284	675,506	4.063,00
73	Mariano Procopio	277,738	673,380	2.381,50
74	Pecuaria (estribo)	281,200	684,490	.....
75	Francisco Bernardino	281.765	679,860	1.399,00
76	Setembrino de Carvalho	285,475	688,534	.....
77	Bemfica	288,745	684,630	1.715,50
78	Dias Tavares	293,947	693.500	843,00
79	Chapeo d'Uvas	303,375	704,682	1.741,00
80	Ewbanck da Camara	310,170	776,600	964,00
81	Sergio de Macedo	317,494	817.043	444,00
82	Santos Dumond (ex-Palmyra ent. Ramal de Mercês)	324.175	837,442	4.253,00
	» » Deposito locomotivas	.....	.....	5.832,50
83	Mantiqueira	337,280	878,775	662,00
84	Rocha Dias	344.612	998,500	574,50
85	João Ayres	351,449	1.115,500	1.028,00
86	Sitio (ent. c/ Oeste de Minas)	363,092	1.045,000	1.803,00
87	Dr. Sá Fortes	368,190	1.039,200	903.50
88	Barbacena (ent. c/ Oeste de Minas)	378,040	1.120,000	1.850,00
89	Sanatorio	379,719	1.114,000	788,00
90	Alfredo Vasconcellos	389,341	1.052,500	637,00
91	Bias Fortes	395,000	1.112,290	557,00
92	Ressaquinha	402,242	1.104.000	504,00
93	Hermillo Alves	410,179	1.147,000	1.046,00
94	Carandahy	419,411	1.057,500	1.048.50
95	Herculano Penna	424,434	1.106,300	699,00
96	Pedra do Sino	429,642	1.062,800	1.616,00
97	Christiano Ottoni	438,390	998,800	1 390,00
98	Buarque de Macedo	449.863	978,500	746,00
99	Lafayette	462,278	931,700	9.896,50
100	Gagé	473,213	889,748	2.040,00
101	Dr. Joaquim Murtinho (ent. Ramal de Paraopeba)	477,852	881.778	2.297,00
102	Lobo Leite	482,741	889,823	493,00
103	Chrockat de Sá	491,439	1.016,425	567,00
104	Burnier (ent. Ramal de Ponte Nova)	497,931	1.126,146	3.037,00
105	Engenheiro Correia	509,593	957,303	599,00
106	Itabirito	523,535	848,143	1.315.00
107	Esperança	527,707	840,586	619,50
108	Aguiar Moreira	535,868	786,136	465,00
109	Monteiro de Barros (estribo)	541,994	776,556	.....
110	Rio Acima	550,693	739,356	583.00
111	Honorio Bicalho	560,905	729,736	647,00
112	Raposos	570,814	715,536	526,50
113	Sabará	580,424	704,536	2.736,00
114	General Carneiro (ent. Bello Horizonte)	590,310	694,536	1.473,00
115	Capitão Eduardo	601,824	694.536	808.00
116	Santa Luzia	610,381	680,536	1.131,00
117	Ribeirão da Matta	620,740	681.031	891,00
118	Vespasiano	627,792	680,736	1.001,00
119	Nova Granja	632,440	690,098	647.00
	A transportar	.....	.....	201.620,50

Cabines de manobras de chaves e signaes	Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança	Caixa d'agua (litros)	Data de inauguração
.....	.....	13.425	31 de Outubro de 1875
.....	.....	26.178	5 de Novembro de 1885
.....	.....	10.000	31 de Outubro de 1875
		13.300	
.....	.....	.....	30 de Dezembro de 1875
.....	.....	12.688	30 de Dezembro de 1875
.....	Triangulo... .	13.483	30 de Setembro de 1875
		24.309	
.....	.....	.....	20 de Novembro de 1876
.....	.....	.....	12 de Novembro de 1923
.....	Triangulo .. .	20.832	8 de Março de 1904
.....	.....	.....	1 de Março de 1877
.....	.....	.....	.....
.....	Embarcadouro	.....	31 de Julho de 1894
.....	Embarcadouro	18.304	1 de Fevereiro de 1877
.....	Embarcadouro	11.882	12 de Outubro de 1890
.....	.....	.....	25 de Julho de 1912
.....	.....	siphão.....	1 de Fevereiro de 1877
.....	Triangulo. . .	46.000	
		110.978	
.....	Embarcadouro	14.400	16 de Junho de 1878
.....	.....	.....	17 de Dezembro de 1896
.....	Embarcadouro	10.780	16 de Junho de 1878
.....	Embarcadouro	.....	21 de Outubro de 1878
.....	.....	.....	15 de Agosto de 1897
.....	.....	.....	28 de Junho de 1880
.....	.....	.....	1 de Dezembro de 1892
.....	.....	.....	1 de Fevereiro de 1895
.....	.....	.....	14 de Novembro de 1914
.....	.....	34.777	12 de Abril de 1882
.....	.....	.....	2 de Março de 1898
.....	.....	56.924	28 de Outubro de 1881
.....	.....	.....	9 de Agosto de 1894
.....	.....	36.664	19 de Maio de 1894
.....	.....	56.924	15 de Dezembro de 1883
		siphão.....	
.....	.....	.....	15 de Dezembro de 1883
.....	Embarcadouro	42.837	15 de Dezembro de 1883
	Triangulo...	182.000	
.....	.....	.....	6 de Maio de 1889
.....	.....	55.296	14 de Novembro de 1914
.....	.....	.....	25 de Agosto de 1886
.....	.....	10.644	3 de Novembro de 1897
.....	Triangulo.....	43.215	16 de Julho de de 1887
.....	Embarcadouro Gyrador.....	15.580	1 de Dezembro de 1896
.....	Embarcadouro	8.970	16 de Julho de 1887
.....	.....	.....	10 de Outubro de 1891
.....	.....	.....	31 de Janeiro de 1898
.....	.....	.....	31 de Janeiro de 1898
.....	.....	9.784	1 de Junho de 1890
.....	.....	.....	1 de Junho de 1890
.....	.....	.....	13 de Fevereiro de 1891
.....	Triang. bal.ça	51.840	12 de Fevereiro de 1891
.....	Triangulo	19.580	1 de Fevereiro de 1895
.....	.....	9.720	15 de Fevereiro de 1912
.....	Embarcadouro	12.315	6 de Abril de 1893
.....	Embarcadouro	.....	1 de Junho de 1915
.....	Balança.....	.....	6 de Novembro de 1894
.....	Embarcadouro	.....	1 de Maio de 1910

Continuação

N.º de ordem	Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Altitude em metros	Extensão dos desvios em metros
	Transporte			201.620,50
120	Dr. Lund	642,504	691,695	676,00
121	Pedro Leopoldo	648,623	698,034	1.411,00
122	Mattosinhos	658,460	743,000	1.115,00
123	Peripery	660,414	743,000	580,00
124	Arcoverde	668,071	738,504	336,00
125	Prudente de Moraes	672,000	733,736	832,00
126	Sete Lagôas	684,335	771,236	3.470,00
	Sete Lagôas Deposito de locomotivas			2.804,00
127	Wenceslau Braz	692,975	701,000	242,00
128	Silva Xavier	705,279	768,436	462,00
129	Carvalho de Almeida	714,330	683,100	478,00
130	Araçá	728,546	702,100	406,00
131	Cordisburgo	743,467	664,000	792,00
132	Maquiné	764,077	671,000	488,00
133	Mascarenhas	769,741	735,000	284,00
134	Gustavo da Silveira	786,117	605,000	1.395,00
135	Curvello	797,297	632,900	2.335,00
136	Tamboril	812,000	580,820	506,00
137	Osorio de Almeida	829,632	682,304	430,00
138	Corintho (ent. Ramaes Montes Claros e Diamantina)	852,175	707,571	1.531,00
139	Aporá	869,227	543,888	379,00
140	Francisco Sá	897,237	514,000	1.379,50
141	Curumatahy	914,800	527,000	357,00
142	Buenopolis	929,276	573,820	1.508,50
143	Joaquim Felicio	945,425	640,000	264,00
044	Cattoni	961,816	603,700	712,00
145	Bueno do Prado	977,764	608,000	661,00
146	Engenheiro Dolabella (ex-C. Prates)	989,212	597,100	1.462,00
147	Granja Reunidas (parada)	994,921	950,300	1.986,00
148	Engenheiro Navarro	1.014,830	637,200	361,00
149	Bocayuva	1.045,395	602,000	1.1[illegible]8,00
150	Camillo Prates (ex-Engenheiro Dolabella)	1.056,834	681,000	241,00
151	Engenheiro Pires de Albuquerque (parada)	1.073,894	664,000	231,00
152	Juramento (parada)	1.086,965	619,000	584,00
153	Antonio Olyntho (parada)	1.106,537	678,000	210,00
154	Montes Claros	1.115,865	638,000	796,50
	Fóra das estações			9.395,00
	Total			245.839,00
	RAMAL DA GAMBOA *Bitola larga*			
	D. Pedro II	0,000	4,965	
1	Maritima	1,308	4,500	17.600,00
	Fóra das estações			1.775,00
	Total			19.375,00
	RAMAL DE MANGARATIBA *Bitola larga*			
	Deodoro	22,056	16,412	
1	Villa Militar	24,264	21,030	1.277,00
2	Coronel Magalhães Bastos (est.º)	25,180	22,710	
3	Realengo	27,180	33,242	2.083,00
4	Bangú	31,089	40,387	2.413,00
	A transportar			5.773,00

Cabines de manobras de chaves e signaes	Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança	Caixa d'agua (litros)	Data de inauguração
.....	Embarcadouro	.....	15 de Fevereiro de 1895
.....	Embarcadouro	10.947	17 de Junho de 1895
.....	Embarcadouro	.....	31 de Agosto de 1895
.....	Embarcadouro	.....	15 de Novemoro de 1912
.....	.....	.....	13 de Maio de 1913
.....	.....	10.947	12 de Setembro de 1896
.....	Embarcadouro	.....	12 de Setembro de 1896
.....	Triangulo	.....	
	Gyrador.....		
.....	.....	.....	20 de Fevereiro de 1890
.....	.....	.....	20 de Fevereiro de 1890
.....	Embarcadouro	.....	28 de Novembro de 1903
.....	Embarcadouro	.....	28 de Setembro de 1903
.....	Embarcadouro	.....	5 de Agosto de 1904
	Triangulo	..	
.....	Embarcadouro	.....	5 de Agosto de 1904
.....	.....	.....	11 de Março de 1905
.....	.....	12.215	5 de Agosto de 1904
.....	Triangulo	12.215	5 de Agosto de 1904
.....	.....	11.000	15 de Março de 1906
.....	Embarcadouro	50.000	15 de Março de 1906
.....	Triangulo	50.000	15 de Março de 1906
.....	.....	5.000	1 de Maio de 1917
.....	Circular.....	30.000	4 de Setembro de 1914
.....	.....	.....	4 de Setembro de 1914
.....	Emb. Triang	. 16.000	4 de Setembro de 1914
.....	.....	12.000	19 de Abril de 1921
.....	Triangulo	14.000	19 de Abril de 1921
.....	.....	17.000	10 de Novembro de 1922
.....	Triangulo	.....	10 de Novembro de 1922
.....	.....	30.000	1 de Dezembro de 1925
.....	.....	.....	7 de Junho de 1924
.....	Emb. Triang	12.167	7 de Junho de 1924
.....	.....	.....	1 de Setembro de 1926
.....	.....	12.640	1 de Setembro de 1926
.....	Embarcadouro	12.167	1 de Setembro de 1926
.....	.....	.....	1 de Setembro de 1926
.....	Embarcadouro	4.880	1 de Setembro de 1926
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 7 alavancas	.....	.....	25 de Outubro de 1880
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	.....	.....	18 de Agosto de 1910
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.. 12.672	2 de Dezembro de 1878
.....	Circular.....	47.520	1 de Maio de 1890

Continuação

N.º de ordem	Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Altitude em metros	Extensão dos desvios em metros
	Transporte			5.773,00
5	Senador Camará	33,228	40,389	941,00
6	Santissimo	35,883	47,391	1.277,00
7	Senador Vasconcellos	39,080	33,112	1.207,00
8	Campo Grande	41,621	26,000	2.013,00
9	Inhoahyba	45,320	21,954	1.227,00
10	Kosmos	47,398	23,990	938,00
11	Paciencia	49,283	20,948	1.211,00
12	Santa Cruz	54,774	8,782	3.639,00
13	Matadouro	56,498	5,200	2.778,00
14	Itaguahy	65,600	3,800	613,00
15	Corôa Grande	75,679	3,200	587,00
16	Itacurussá	81,522	2,400	626,00
17	Muriquy	65,600	3,800	345,00
18	Sahy	91,312	4,400	340,00
19	Ibicuhy	95,200	6,000	446,00
20	Engenheiro Junqueira	98,801	6,000	231,00
21	Mangaratiba	103,241	2,000	1.002,00
	Fóra das estações			1.989,00
	Total			27.183,00
	RAMAL DE PARACAMBY *Bitola larga*			
	Guedes da Costa	64,788	33,600	
1	Lages	67,985	42,334	511,00
2	Paracamby	70,004	42,900	721,00
	Fóra das estações			1.571,00
	Total			2.803,00
	RAMAL DE AUSTIN *Bitola larga*			
	Austin	44,478	42,070	
1	Cabuçú	49,623	39,600	546,00
2	Engenheiro Araripe	58,805	16,000	143,00
	Fóra das estações			
	Total			689,00
	RAMAL DE SÃO PAULO *Bitola larga*			
	Barra do Pirahy	108,120	357,360	
1	Pulverização (parada)	110,543	357,060	3.088,00
2	Santa Cecilia	112,412	350,156	
3	União (parada)	115,730	360,750	814,50
4	Vargem Alegre	121,785	364,000	1.329,50
5	Pinheiro	130,078	365,585	3.329,50
6	Tres Poços (estribo)	135,600	369,117	124,50
7	Rademaker	138,233	273,766	1.328,00
8	Volta Redonda	144,349	374,200	1.532,00
	A transportar			11.546,00

Cabines de manobras de chaves e signaes	Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança	Caixa d'agua (litros)	Data de inauguração
.....	.....	.....	1 de Julho de 1923
.....	.....	.....	23 de Novembro de 1890
.....	.....	.....	7 de Novembro de 1914
.....	.....	12.672	2 de Dezembro de 1878
.....	.....	.....	1 de Setembro de 1912
.....	.....	.....	1 de Julho de 1928
.....	.....	25.324	1 de Junho de 1897
.....	.....	38.016	2 de Dezembro de 1878
.....	Circular.....	63.475	1 de Janeiro de 1884
	Embarcadouro Balança.....		
.....	.....	12.774	4 de Novembro de 1910
.....	.....	.....	14 de Novembro de 1911
.....	.....	15.840	14 de Novembro de 1911
.....	.....	.....	7 de Novembro de 1914
.....	.....	14.201	7 de Novembro de 1914
.....	.....	.....	23 de Novembro de 1920
.....	.....	.....	7 de Novembro de 1914
.....	Triangulo	23.760	7 de Novembro de 1914
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	.....	.....	21 de Setembro 1906
.....	.....	25 940	1 de Agosto de 1861
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	.....	.....	6 de Fevereiro de 1929
.....	.....	.....	6 de Fevereiro de 1929
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	Triang. bal.	.....	10 de Setembro de 1917
.....	.....	.....	5 de Dezembro de 1912
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	.....	.....	5 de Dezembro de 1920
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 11 alavancas	.....	.....	20 de Janeiro de 1871
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 11 alavancas	Embarcadouro	3.350	25 de Março de 1871
.....	.....	.....	.....
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	.....	.....	1 de Novembro de 1892
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 11 alavancas	.....	27.075	16 de Setembro de 1871

Continuação

N.º de ordem	Essações, paradas, estribos e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Altitude em metros	Extensão dos desvios em metros
	Transporte	.....	.....	11.546,00
9	Barra Mansa	153,906	376,000	3.569,00
10	Saudade (ent. Ral. Bananal)	156,337	377,800	1.131,00
11	Pombal	164,643	380,600	1.002,00
12	Floriano	172,760	387,000	1.167,00
13	Bulhões	179,803	397,890	1.076,00
14	Oliveira Botelho (ent. E. F. Rezende a Bocaina)	188,708	397,280	899,00
15	Rezende	190,598	394,890	2.573,00
16	Marechal Jardim	197,608	399,230	719,00
17	Barão Homem de Mello	203,543	207,240	756,00
18	Itatiaya	210,890	446,000	1.232,00
19	Engenheiro Passos	216,339	465,872	1.442,00
20	Engenheiro Bianor	221,327	462,748	647,00
21	Queluz	227,846	470,870	1.459,00
22	Inspector Octalicio (Pt. tel.)	232,329	.....	1.595,00
23	Villa Queimada	236,575	484,619	768,50
24	Lavrinhas	245,700	570,812	890,50
25	Cruzeiro	252,155	514,012	6.652,00
26	Embahú	259,125	510,891	1.072,00
27	Cachoeira	265,278	520,490	4.662,00
	Cachoeira Deposito de locomotivas	.....	.....	4.568,00
28	Cannas	272,093	527,590	1.308,00
29	Lorena (ent. Ramal de Piquete)	280,381	524,381	1.284,50
30	Engenheiro Neiva (parada)	287,268	538,000	514,00
31	Guaratinguetá	293,090	527,000	1.374,00
32	Apparecida	297,880	554,000	973,00
33	Roseira	308,430	554,030	713,00
34	Moreira Cesar	314,685	554,030	956,00
35	Pindamonhangaba	325,700	552,230	1.679,00
36	Tremembé	336,454	554,000	1.261,00
37	Taubaté	344,047	586,270	2.863,00
38	Quiririm	352,548	553,770	735,00
39	Engenheiro Sá e Silva	358,192	559,370	689,00
40	Caçapava	365,469	562,270	2.113,00
41	Santa Luzia (estribo)	370,998	.....	.....
42	Eugenio de Mello	375,776	556,620	932,00
	A transportar	.....	.....	66.707.00

Cabines de manobras de chaves e signaes	Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança	Caixa d'agua (litros)	Data de inauguração
.....	.....	9.000	16 de Setembro de 1871
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 11 alavancas	.....	.....	8 de Agosto de 1873
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	.....	.....	24 de Setembro de 1874
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 11 alavancas	Embarcadouro	.....	10 de Agosto de 1873
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 11 alavancas	Embarcadouro	44.353	15 de Outubro de 1897
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	.....	.....	4 de Dezembro de 1878
.....	Embarcadouro	25.704	8 de Fevereiro de 1873
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	.....	.....	8 de Março de 1898
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	Embarcadouro	33.895	25 de Março de 1873
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	Embarcadouro	.....	2 de Janeiro de 1874
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 15 alavancas	.....	37.510	30 de Junho de 1873
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	.....	.....	18 de Agosto de 1891
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 15 alavancas	.....	13.850 siphão	18 de Junho de 1874
.....	.....	.....	21 de Julho de 1909
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	Embarcadouro	.....	1 de Setembro de 1896
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes c/ 15 alavancas	Embarcadouro	41.818	12 de Outubro de 1874
Cabine typo mechanico para chaves e signaes com 60 alavancas	Embarcadouro	14.398	4 de Setembro de 1898
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 15 alavancas	.....	.....	11 de Maio de 1921
.....	Em. tri. bal..	.....	20 de Julho de 1875
.....	.....	.....	.....
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	.....	.....	28 de Setembro de 1877
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 15 alavancas	.....	.....	8 de Julho de 1877
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	.....	.....	3 de Julho de 1877
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 15 alavancas	Embarcadouro	13.998	3 de Julho de 1877
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	.....	.....	3 de Julho de 1877
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	.....	.....	27 de Março de 1877
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	.....	.....	12 de Julho de 1898
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 15 alavancas	Embarcadouro	21.600 21.600	18 de Janeiro de 1877
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 7 alavancas	Embarcadouro	.....	26 de Julho de 1914
Cabine electrica pelo systema gerador de mão para signaes com 15 alavancas	Embarcadouro	21.000 21.000 42.262	27 de Dezembro de 1876 27 de Dezembro de 1876 18 de Agosto de 1921
.....	.....	.....	1 de Outubro de 1876
.....	.....	14.481–13.076	.....
.....	.....	.....	22 de Março de 1898
.....	.....	21.600–21.600	

Continuação

N.º de ordem	Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Altitude em metros	Extensão dos desvios em metros
	Transporte			66.707,00
43	Engenheiro Martins Guimarães	384,000	569,876	1.213,00
44	São José dos Campos	398,535	549,270	1.532,00
45	Limoeiro	398,535	584,880	689,00
46	Jacarehy	406,059	586,530	4.259,00
47	Bom Jesus	414,664	590,100	605,00
48	São Silvestre	419,923	599,400	948,00
49	Guararema	425,386	595,150	790,00
50	Luis Carlos	431,848	646,300	1.208,00
51	Sabaúna	436,238	680,190	2.819,00
52	Engenheiro Cesar de Souza	443,770	749,433	429,00
53	Mogy das Cruzes	449,060	761,127	2.732,00
54	Santo Angelo	445,787	734,425	704,00
55	Suzano	461,103	757,100	723,00
56	Calmon Vianna (ent. V. de Poá)	464,152	843,332	1.244,00
57	Poá	465,091	761,100	1.016,00
58	Ferraz de Vasconcellos	469,526	755,276	670,00
59	Carvalho de Araujo	473,641	774,366	4.827,00
60	15 de Novembro	477,569	760,815	619,00
61	Itaquera	479,802	767,999	1.425,00
62	Engenheiro Arthur Alvim	483,662	785,345	732,00
63	Villa Mathilde	488,405	739,558	1.427,00
64	Carlos de Campos (ex-Guayauna)	490,121	751,490	1.737,00
65	Engenheiro São Paulo	497,314	738,056	7.520,50
66	Norte	499,153	749,000	8.738,00
	» Deposito de locomotivas			4.011,00
	Fóra das estações			2.758,00
	Total			122.083,00
	RAMAL DE BANANAL *Bitola estreita*			
	Saudade	156,337	377,800	268,80
1	Rialto	168,605	389,925	150,60
2	Gloria			30,00
3	Tres Barras	178,103	425,100	215,75
4	Bananal	183,285	446,000	590,14
	Total			1.255,290
	RAMAL DE LORENA A PIQUETE *Bitola estreita*			
	Lorena	280,381	537,000	1.097,50
1	Angelina (estribo)	288,021	548,653	
2	Coronel Barreiros	291,028	561,198	246,00
3	Rodrigues Alves	297,581	635,298	314,50
4	Estrella do Norte	298,818	654,898	
5	General Mendes de Moraes	300,051	683,235	
	Fóra das estações			369,00
	Total			2.027,00

Cabines de manobras de chaves e signaes	Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança	Caixa d'agua (litros)	Data de inauguração
.....	.....	.....	18 de Agosto de 1921
.....	.....	.....	1 de Outubro de 1894
.....	.....	.....	5 de Outubro de 1894
.....	Triangulo	50.000	2 de Julho de 1876
.....	.....	.....	5 de Agosto de 1894
.....	.....	25.920	23 de Janeiro de 1913
.....	.....	.....	2 de Julho de 1876
.....	.....	.....	6 de Novembro de 1914
.....	.....	10.000	1 de Janeiro de 1893
.....	.....	.....	19 de Agosto de 1921
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes typo terreo mechanico com 50 alavancas	Gyrador.....	50.000	6 de Novembro de 1875
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes typo terreo mechanico com 30 alavancas	.....	.....	20 de Julho de 1914
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes typo terreo mechanico com 20 alavancas	.....	.....	6 de Novembro de 1875
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes typo terreo mechanico com 20 alavancas	Triangulo...	.....	7 de Fevereiro de 1926
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes typo terreo mechanico com 4 alavancas	.....	.....	.....
.....	.....	25.000	20 de Julho de 1926
.....	.....	.....	6 de Novembro de 1875
.....	.....	.....	17 de Julho de 1926
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes typo terreo mechanico com 4 alavancas	.....	.....	6 de Novembro de 1875
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes typo terreo mechanico com 4 alavancas	.....	.....	19 de Agosto de 1921
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes typo terreo mechanico com 8 alavancas	.....	.....	19 de Agosto de 1921
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes typo terreo mechanico com 4 alavancas	.....	50.000	2 de Agosto de 1894
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes typo terreo mechanico com 4 alavancas	Balança.....	7.580	10 de Setembro de 1920
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes typo terreo mechanico com 15 alavancas	Gyrador.... Balança.....	100.000	6 de Novembro de 1875
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	Triangulo...	12.000	
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	Triangulo...	11.000	.....
.....	.....	.....	Estão sob a jurisdição do Ministerio da Guerra
.....	.....	.....	

Continuação

N.º de ordem	Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Altitude em metros	Extensão dos desvios em metros
	VARIANTE DE POA' *Bitola larga*			
	Calmon Vianna	464,152	740,190	.....
1	Itaquaquecetuba	469,876	742,220	524,00
2	Engenheiro Manoel Feio	472,798	735,790	629,00
3	Itahym	476,386	737,760	533,00
4	São Miguel	480,442	738,030	911,00
5	Commendador Ermelindo	485,118	731,540	560,00
6	Engenheiro Goulart	489,841	731,540	761,00
7	Engenheiro Trindade	494,696	731,714	131,00
	Fóra das estações	.....	.....	631,00
	Total	.....	.....	4.680,00
	RAMAL DE LIMA DUARTE *Bitola larga*			
	Bemfica	288,545	684,630	.....
1	Igrejinha	295,347	709,830	196,00
2	Penido	303,440	707,200	770,00
3	Valladares	311,440	677,600	567,00
4	Orvalho	323,280	727,700	323,00
5	Manejo	330,580	688,310	383,00
6	Lima Duarte (estribo)	338,240	724,000	.....
7	Lima Duarte	340,840	703,000	314,00
	Fóra das estações	.....	.....	.....
	Total	.....	.....	2.553,00
	RAMAL DE MERCÊS *Bitola estreita*			
	Santos Dumont	324,175	837,442	877,00
	Campo Alegre	332,179	834,200	209,00
1	Pio Pinho (estribo)	334,767	865,000	275,00
2	Bôa Sorte (estribo)	340,180	856,000	212,00
3	Bom Destino (estribo)	343,226	774,000	87,00
4	Oliveira Fortes	350,190	826,000	278,00
5	Paiva	360,846	566,158	234,00
6	José Bonifacio (estribo)	367,902	524,558	.....
7	Santa Amelia	374,933	535,158	212,00
8	Mercês	381,152	515,158	1.126,00
9	Fóra das estações	.....	.....	103,00
	Total	.....	.....	3.613,00
	RAMAL DE PARAOPEBA *Bitola larga*			
	Dr. Joaquim Murtinho	477,852	881,738	.....
1	Congonhas do Campo	486,421	869,570	568,00
2	Engenheiro Caetano Lopes	498,550	846,889	850,00
3	João Ribeiro	504,180	843,862	636,00
4	Arrojado Lisbôa	514,820	820,824	495,00
5	Bello Valle	529,905	797,104	969,00
6	Moeda	543,584	799,497	728,00
7	Marinhos	553,619	837,450	595,00
8	Mello Franco	566,080	753,919	518,00
9	Brumadinho	679,380	736,697	1.296,00
10	Fecho do Funil (parada)	586,920	727,441	361,00
11	Jacaré (estribo)	591,582	725,441	.....
12	Sarzedo	601,273	776,262	742,00
13	Ibireté	612,735	882,093	1.042,00
	A transportar	.....	.....	8.900,00

Cabines de manobras de chaves e signaes	Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança	Caixa d'agua (litros)	Data de inauguração
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	.....	.....	7 de Fevereiro de 1926
.....	.....	.....	7 de Fevereiro de 1926
.....	.....	.....	7 de Fevereiro de 1926
.....	.....	.....	7 de Fevereiro de 1926
.....	.....	.....	7 de Fevereiro de 1926
.....	.....	.....	7 de Fevereiro de 1926
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	.....	57.000	13 de Novembro de 1914
.....	.....	.....	1 de Maio de 1924
.....	.....	.....	1 de Março de 1926
.....	.....	.....	1 de Março de 1926
.....	.....	.....	1 de Março de 1926
.....	.....	.....	8 de Dezembro de 1926
.....	.....	40.000	1 de Março de 1926
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	1 de Fevereiro de 1877
.....	.....	.....	2 de Julho de 1911
.....	.....	.....	2 de Julho de 1911
.....	.....	.....	2 de Julho de 1911
.....	.....	19.360	2 de Julho de 1911
.....	.....	.....	2 de Julho de 1911
.....	.....	30.887	16 de Setembro de 1914
.....	.....	.....	13 de Novembro de 1914
.....	.....	.....	13 de Novembro de 1914
.....	Circular.....	.....	13 de Novembro de 1914
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	.....	.....	14 de Novembro de 1914
.....	.....	.....	14 de Novemrbo de 1914
.....	.....	siphão	14 de Novembro de 1914
.....	.....	13.924	20 de Junho de 1919
.....	.....	siphão	
.....	Embarcad...	25.900	20 de Junho de 1919
.....	.....	.....	16 de Julho de 1919
.....	Embarcad...	siphão	16 de Julho de 1919
.....	.....	.....	25 de Junho de 1918
.....	.....	siphão	20 de Junho de 1917
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	6.000	20 de Junho de 1919
.....	.....	siphão	20 de Junho de 1917

Continuação

N.º de ordem	Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Altitude em metros	Extensão dos desvios em metros
	Transporte	.....	.....	8.900,00
14	Jatobá (estribo)	619,746	950,135	.....
15	Barreiros	624,732	916,457	628,00
16	Gameleira	633,094	860,735	351,00
17	Calafate	636,186	853,184	782,00
18	Bello Horizonte	639,951	836,466	10.039,00
19	Officinas (Horto Florestal)	.....	.....	5.420,00
	Fóra das estações	.....	.....	2.840,00
	Total	.....	.....	28.960,00
	RAMAL DE PONTE NOVA			
	Bitola mixta: de Burnier ao Km. 503,600 » estreita: do Km. 503,600 a Ponte Nova			
	Burnier	497,931	1.126,143	.....
1	Usina	501,165	1.149,318	690,00
2	Metallurgica	507,649	1.246,741	915,00
3	Hargreaves	514,890	1.338,338	456,00
4	Rodrigo Silva	526,788	1.278,556	506,00
5	Tripuhy	534,186	1.071,212	368,50
6	Ouro Preto	540,386	1.060,885	886,00
7	Itacolomy	543,600	1.022,000	194,50
8	Passagem	547,800	928,000	312,00
9	Marianna	557,950	697,000	735,00
10	D. Silverio	566,798	640,000	234,00
11	Ribeirão do Carmo	578,270	639,500	478,00
12	Lavras Velhas	582,950	627,000	1.099,00
13	Edgard Werneck	593,650	539,000	208,00
14	Acayaca	607,850	440,000	438,00
15	Crasto	611,740	417,240	317,00
16	Felippe dos Santos	615,950	404,000	392,00
17	Itá	627,050	415,400	242,00
18	Ribeirão	639,072	433,600	1.030,00
19	Ponte Nova	643,150	402,000	330,00
	Fóra das estações	.....	.....	1.212,00
	Total	.....	.....	11.043,00
	RAMAL DE SANTA BARBARA *Bitola estreita*			
	Sabará	582,424	704,536	.....
1	Gaya (estribo)	585,215	712,500	.....
2	Siderurgica	586,180	722,487	816,00
3	Pompeu (estribo)	589,479	747,765	86,00
4	Cuyabá	592,159	761,080	411,00
5	Gorceix (estribo)	603,352	897,143	641,00
6	Visconde de Caethé	607,292	935,146	483,00
7	João de Vasconcellos (ex-Rancho Novo)	619,314	1.141,900	460,00
8	Gongo Socco	633,529	935,000	353,00
9	Morro Grande	648,270	749,233	603,00
10	São Bento	652,230	725,503	387,00
11	Santa Barbara	658,736	721,062	708,00
	Fóra das estações	.....	.....	861,00
	Total	.....	.....	5.809,00

Cabines de manobras de chaves e signaes	Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança	Caixa d'agua (litros)	Data de inauguração
.....	.....	13.248	.....
.....	.....	.....	10 de Dezembro de 1919
.....	.....	.....	20 de Junho de 1917
.....	Embarcad...	.....	.....
.....	Gyra. balanç.	3.000—33.264	7 de Dezembro de 1895
.....	Circular.....	96.220	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	.....	14.522	8 de Dezembro de 1903
.....	.....	6.077	6 de Julho de 1898
.....	.....	.....	1 de Outubro de 1896
.....	.....	20.664	1 de Janeiro de 1888
.....	.....	.....	1 de Maio de 1890
.....	.....	5.038	1 de Janeiro de 1888
.....	.....	.....	12 de Outubro de 1914
.....	.....	.....	12 de Outubro de 1914
.....	.....	23.710	12 de Outubro de 1914
.....	.....	.....	18 de Fevereiro de 1923
.....	.....	.....	18 de Fevereiro de 1923
.....	.....	27.360	18 de Dezembro de 1923
.....	.....	13.000	28 de Agosto de 1926
.....	.....	.....	28 de Agosto de 1926
.....	.....	.....	28 de Agosto de 1926
.....	.....	.....	28 de Agosto de 1926
.....	.....	.....	28 de Agosto de 1926
.....	.....	12.000	28 de Agosto de 1926
.....	.....	20.000	28 de Agosto de 1926
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	1 de Abril de 1911
.....	.....	.....	5 de Abril de 1919
.....	.....	.....	7 de Dezembro de 1908
.....	.....	.....	30 de Junho de 1919
.....	.....	13.212	22 de Setembro de 1909
.....	.....	16.300	12 de Novembro de 1910
.....	.....	.....	24 de Maio de 1911
.....	.....	.....	24 de Maio de 1911
.....	.....	9.720	1 de Agosto de 1912
.....	Emb. Triang.	.....	1 de Agosto de 1912
.....	.....	.....	.....

Continuação

N.º de ordem	Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Altitude em metros	Extensão dos desvios em metros
	RAMAL DE BELLO HORIZONTE			
	Bitola estreita			
	General Carneiro	590,310	694,536	.....
1	Marzagão (ex-Carv. Brito.)	592,561	726,248	593,00
2	Caetano Furquim (ex-Freitas)	596,796	803,804	459,00
3	Horto Florestal	599,930	809,821	1.329,00
4	Arrudas	602,880	825,891	832,00
	Bello Horizonte	604,635	836,638	.....
	Fóra das estações	.....	.....	65,00
	Total	.....	.....	3.278,00
	RAMAL DE DIAMANTINA			
	Bitola estreita			
	Corintho (deposito de locomotivas)	852,175	607,581	1.894,00
1	Roça do Brejo	874,665	448,000	284,00
2	Santo Hyppolito	891,175	509,800	625,00
3	Limoeiro (parada)	903,760	.....	152,00
4	Monjolos (parada)	907,175	527,000	561,00
5	Rodeador	920,275	669,400	410,00
6	Conselheiro Matta	936,771	965,615	597,00
7	Barão de Guaycuhy	972,153	1.187,115	716,00
8	Guinda (parada)	988,291	1.377,915	730,00
9	Diamantina	999,691	1.262,890	1.167,00
	Fóra das estações	.....	.....	142,00
	Total	.....	.....	7.278,00
	RAMAL DE PIRAPORA			
	Bitola estreita			
	Corintho	852,175	607,571	.....
1	Contria	875,021	607,571	611,00
2	Beltrão	894,289	510,409	269,00
3	Lassance	918,988	529,535	1.503,00
4	Ponte Faria	939,799	500,479	272,00
5	Varzea da Palma	962,575	498,378	288,00
6	Buritys	976,236	488,928	1.808,00
7	Aarão Reis (estribo)	988,000	568,642	.....
8	Pirapóra	1.005,940	472,060	5.012,00
9	Independencia	1.007,873	479,300	820,00
	Fóra das estações	.....	.....	1.051,00
	Total	.....	.....	11.634,00
	RAMAL DE DEODORO			
	Bitola estreita			
	Honorio Gurgel	19,521	13.276	.....
	Deodoro	22,543	16,086	.....

Cabines de manobras de chaves e signaes	Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança	Caixa d'agua (litros)	Data de inauguração
.....	.....	.....	Consta da linha do Centro
.....	.....	.....	20 de Setembro de 1902
.....	.....	.....	20 de Setembro de 1902
.....	.....	.....	30 de Janeiro de 1925
.....	.....	.....	26 de Novembro de 1911
.....	.....	.....	Consta no Ral. de Paraop.
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	.....	.....	28 de Junho de 1910
.....	Emb. Triang.	.....	21 de Dezembro de 1910
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	19.513	12 de Novembro de 1911
.....	Triangulo...	.....	12 de Novembro de 1911
.....	Triangulo...	12.194	3 de Agosto de 1913
.....	Triangulo...	.....	15 de Dezembro de 1913
.....	Gyrador.....	23.760	3 de Maio de 1914
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	.....	.....	22 de Outubro de 1926
.....	Embarcadouro	12.597	27 de Novembro de 1908
.....	Embarcadouro Triangulo	12.957	27 de Novembro de 1910
.....	.....	.....	1 de Novembro de 1910
.....	Embarcadouro	.....	1 de Novembro de 1910
.....	.....	.....	28 de Maio de 1910
.....	.....	.....	4 de Novembro de 1914
.....	Embarcadouro	12.957	28 de Maio de 1910
.....	Triangulo...	50.000	
.....	Embarcadouro	.....	28 de Outubro de 1922
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Consta na linha Auxiliar
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro

Continuação

N.º de ordem	Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Altitude em metros	Extensão dos desvios em metros
	LINHA AUXILIAR DE ALFREDO MAIA A PORTO NOVO			
	Bitola mixta: de Alfredo Maia a Triagem e de Parahyba do Sul a Entre Rios			
	Bitola estreita: de Triagem a Parahyba do Sul, de Entre Rios a Porto Novo			
1	Alfredo Maia	0,000	2,461	5.466,00
	» » Deposito locomotivas	.....	.....	2.081,00
2	Triagem	4,379	5,413	1.525,00
3	Heredia de Sá (estribo)	5,708	4,180	.....
4	Vieira Fazenda (estribo)	6,280	3,250	.....
5	Maria da Graça	7,128	11,344	.....
6	Del Castillo	7,960	15,069	1.038,00
7	Cintra Vidal (parada)	10,372	18,888	.....
8	Terra Nova	10,906	24,064	666,00
9	Thomaz Coelho	13,340	26,820	529,00
10	Cavalcanti	13,716	33,150	.....
11	Engenheiro Leal	14,680	44,022	266,00
12	Eduardo Araujo	15,458	37,438	.....
13	Magno	16,177	28,996	942,00
14	Tury-Assú	17,670	17,539	1.803,00
15	Sapé (parada)	18,703	18,703	300,00
16	Honorio Gurgel	19,521	13,276	429,00
17	Barros Filho	21.632	8,366	.....
18	Costa Barros	23,182	18,501	528,00
19	Thomazinho (estribo)	26,537	18,605	.....
20	Itinga (estribo)	28,156	13,464	104,00
21	Rocha Sobrinho	30,380	8,060	995,00
22	Prata (estribo)	32,384	16,520	.....
23	Andrade Araujo	34,196	11,200	911,00
24	Cayoaba (estribo)	36,991	13,418	.....
25	Ambahy (estribo)	39,678	22,679	107,00
26	Santa Rita	41,821	30,197	115,00
27	Ahiva	43,500	26,512	126,00
28	Amaral	45,140	32,302	115,00
29	Carlos Sampaio	47,819	49,167	747,00
30	Aljesur	55,300	28,965	138,00
31	Theophilo Cunha	60,500	36,966	395,00
32	Belém	67,724	29,980	3.234,00
33	Botaes	75,560	40,637	271,00
34	Paes Leme	80,398	47,742	368,00
35	Sertão	86,776	61,200	1.659,00
36	Santa Branca (estribo)	88,220	64,700	1.659,00
37	Bomfim	92,695	155.500	309,00
38	Monte Sinai	96,731	255,800	196,00
39	Monte Libano (estribo)	99,826	332,800	71,00
40	Vera Cruz	102,424	398,000	645,50
41	Conrado Niemeyer	106,327	499,200	488,00
42	Governador Portella	111,730	634,900	2.260,00
	» » Deposito de locomotivas	.....	.....	2.206,00
	A transportar	.....	.....	31.266,50

Cabines de manobras de chaves e signaes	Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de zado e balança	Caixa d'agua (litros)	Data de inauguração
Cabine Saxby Farmer typo terreo para signaes com 17 alavancas	Gyrador	38 000	10 de Maio de 1905
	Balança		
Cabine Saxby Farmer typo A2 1924 para chaves e signaes com 30 alavancas	Balança		30 de Setembro de 1910
			15 de Fevereiro de 1906
			15 de Fevereiro de 1906
			13 de Junho de 1924
Cabine Saxby Farmer typo A2 1924 para chaves e signaes com 30 alavancas		9 954	20 de Maio de 1906
Cabine Saxby Farmer typo terreo E. 1914 para signaes com 8 alavancas			20 de Novembro de 1905
Cabine Saxby Farmer typo terreo E. 1914 para signaes com 8 alavancas			15 de Fevereiro de 1906
Cabine Saxby Farmer typo terreo E. 1914 para signaes com 8 alavancas			15 de Fevereiro de 1906
Cabine Saxby Farmer typo terreo E. 1914 para signaes com 4 alavancas			15 de Fevereiro de 1906
Cabine Saxby Farmer typo terreo E. 1914 para signaes com 8 alavancas			15 de Fevereiro de 1906
			15 de Fevereiro de 1906
Cabine Saxby Farmer typo terreo E. 1914 para signaes com 3 alavancas		5 887	20 de Fevereiro de 1906
Cabine Saxby Farmer typo terreo E. 1914 para signaes com 3 alavancas			
			17 de Maio de 1905
Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 30 alavancas	Triangulo		
		2 700	20 de Maio de 1906
			25 de Maio de 1905
			1 de Junho de 1906
			26 de Dezembro de 1914
			20 de Maio de 1906
	Triangulo		20 de Maio de 1906
			20 de Maio de 1906
			7 de Agosto de 1905
			20 de Maio de 1906
			20 de Maio de 1906
			12 de Maio de 1905
			20 de Maio de 1906
	Emb. Triang.	9 000-9 000	15 de Fevereiro de 1906
	Embarcadouro		12 de Agosto de 1905
		11 000	20 de Maio de 1906
			20 de Maio de 1906
		2 000	30 de Junho de 1905
			30 de Junho de 1905
		5 000	20 de Maio de 1906
		4 000	20 de Maio de 1906
	Triangulo	17 000	20 de Maio de 1906

Continuação

N.º de ordem	Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Altitude em metros	Extensão dos desvios em metros
	Transporte	.....	.....	31.266,50
43	Barão de Javary	113,169	627,100	240,00
44	Professor Miguel Pereira	116,214	611,700	835,00
45	Monte Alegre (estribo)	119,693	595,100	122,00
46	Paty do Alferes	122,448	575,200	519,00
47	Arcozello	125,645	570,000	557,00
48	Buenos de Andrade (estribo)	131,340	527,000	52,00
49	Pau Grande (estribo)	133,572	509,500	.....
50	Avellar	137,535	486,400	450,00
51	Tabôas (estribo)	143,112	451,000	.....
52	Cayapó	146,295	421,500	.....
53	Andrade Costa	148,768	407,500	265,50
54	Cavarú (estribo)	151,702	381,700	129,00
55	Werneck	157,060	338,100	478,50
56	Inema (estribo)	161,138	309,800	.....
57	Parahyba do Sul	165,937	280,100	501,00
58	Barão de Angra	171,197	273,273	.....
59	Entre Rios	176,337	272,800	3.799,00
60	Santa Fé	184,318	264,800	827,00
61	Penha Longa	191,135	305,100	784,00
62	Chiador	195,497	285,282	1.187,00
63	Anta	203,004	243,643	1.055,00
64	Sapucaia	212,375	243,643	896,00
65	Benjamim Constant	219,464	183,631	753,00
66	Teixeira Soares	223,844	169,360	512,00
67	Simplicio	228,873	152,549	811,00
68	Porto Novo	240,108	143,304	2.725,00
	Fóra das estações	.....	.....	4.503,50
	Total	.....	.....	53.268,00
	RAMAL DE RIO D'OURO			
	bitola estreita			
1	Liberdade	8,007	14,689	.....
2	Inhaúma	9,660	18,568	518,00
3	Engenho da Rainha	10,400	18,000	198,00
4	Engenho do Matto	12,043	31,118	.....
5	Vicente de Carvalho	13,815	25,426	337,50
6	Irajá	15,120	18,871	102,00
7	Collegio	16,407	12,914	865,00
8	Areial	18,000	13,914	.....
9	Acary	18,805	4,800	314,00
10	Pavuna	21,847	4,566	174,00
11	Rosaly	23,475	21,000	208,00
12	Agostinho Porto	24,420	17,200	182,00
13	Coelho da Rocha	25,540	6,400	172,00
14	Belford Roxo	27,730	13,727	2.348,00
15	Heliopolis	30,685	8,516	.....
16	Itaipú	32,200	10,480	.....
17	Retiro	34,961	15,144	.....
18	Figueira	36,838	20,046	.....
19	José Bulhões	38,555	18,172	313,00
20	Parada de Cachoeira	43,340	16,203	.....
21	Paineiras	45,440	22,901	.....
22	Rio d'Ouro	49,830	41,631	.....
23	Parada da Saudade	55,883	36,500	.....
24	São Pedro	60,270	60,460	3.024,40
	Total	.....	.....	8.755,50

Cabines de manobras de chaves e signaes	Linhas circulares, triaugulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança	Caixa d'agua (litros)	Data de inauguração
.....	.....	.....	28 de Março de 1898
.....	.....	19.000	28 de Março de 1898
.....	.....	.....	18 de Junho de 1898
.....	.....	.....	28 de Março de 1898
.....	.....	2.000	28 de Março de 1898
.....	.....	.....	28 de Março de 1898
.....	.....	.....	30 de Junho de 1903
.....	Embarcadouro	20.000	28 de Março de 1898
.....	.....	.....	30 de Junho de 1903
.....	.....	.....	28 de Março de 1898
.....	.....	.....	28 de Março de 1898
.....	.....	.....	28 de Março de 1898
.....	.....	.....	28 de Março de 1898
.....	.....	.....	1 de Maio de 1925
.....	.....	10.000	28 de Março de 1898
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	.....	.....	22 de Julho de 1869
.....	Embarcadouro	.....	9 de Julho de 1886
.....	.....	.....	27 de Julho de 1869
.....	Embarcadouro	.....	2 de Dezembro de 1875
.....	Embarcadouro	20.000	20 de Janeiro de 1871
.....	.....	.....	6 de Agosto de 1871
.....	.....	.....	13 de Agosto de 1871
.....	.....	.....	2 de Agosto de 1871
.....	Embarcadouro Triangulo	20.000	2 de Agosto de 1871
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	7.812	 1894
.....	.....	.....	 1931
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	 1919
.....	.....	.....	 1929
.....	.....	.....	 1930
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	 1926
.....	.....	5.625	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	 1929
.....	.....	.....	 1926
.....	.....	24.000	 1929
.....	.....	.....	 1895
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	2.119	 1891
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	2.119	 1916
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	 1891

Continuação

N.º de ordem	Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Altitude em metros	Extensão dos desvios em metros
	RAMAL DE TINGUA'			
1	Parada de S. Bernardino	40,852	14,600	.....
2	Parada de Iguassú	42,084	8,639	.....
3	» » Barreiros	46,655	17,302	.....
4	Tinguá	50,569	34,126	.....
	RAMAL DE XERÉM			
1	Parada Aurora	28,692	19,485	.....
2	Posto Telegraphico Baby	33,435	3,474	.....
3	Parada Iguassú	38,992	3,756	.....
4	Parada Km. 43	42,708	7,187	.....
5	Posto Telegraphico	47,175	12,127	.....
6	Xerém	54,824	25,955	.....
	RAMAL DE MANTIQUEIRA			
1	Desvio	52,619	.....	.....
2	Galrão	55,631	29,600	.....
	Extensão total dos desvios existentes no ramal de Rio d'Ouro	.....	.....	8.755,90
	RAMAL DE THEREZOPOLIS			
1	Porto de Piedade	0,000	.....	156,00
2	Magé	5,020	4,960	173,50
3	Augusto Vieira	10,990	9,840	254,30
4	A. Guanabara	21,748	31,630	1.186,50
5	Miudinho	27,160	494,720	70,70
6	Soberbo	30,910	964,890	146,25
7	Alto Therezopolis	33,350	899,060	159,85
8	Varzea Therezoplis	37,690	869,830	381,30
	Total	.....	.....	2.800,70
	RAMAL DE GOVERNADOR PORTELLA A SANTA RITA DE JACUTINGA			
	Bitola estreita			
	Governador Portella	111,730	634,900	.....
1	Morro Azul	124,278	560,000	237,00
2	Sacra Familia	127,883	529,000	417,00
3	Palmital	132,014	488,000	90,50
4	Palmas (estribo)	133,118	488,000	434,00
5	Triumpho	138,628	525,360	237,50
6	Cidade de Vassouras	148,418	416,822	638,00
7	Barão de Vassouras	154,667	347,018	491,00
8	Juparanã	157,815	340,600	1.508,00
9	Quirino	166,163	453,180	195,00
10	Carvalho Borges	170,365	520,720	.....
11	Esteves	176,121	541,516	194,00
12	Chacrinha	179,064	523,598	166,00
13	Valença	182,850	541,215	4.406,00
	» Deposito de locomotivas	.....	.....	832,00
14	General Osorio (estribo)	189,987	532,418	.....
15	Santa Ignacia	192,981	479,338	231,00
16	Rio Bonito	197,949	497,298	356,50
17	Corôas	202,800	567,970	.....
18	Guimarães	206,464	491,368	.....
19	Alberto Furtado	208,923	418,008	195,00
20	Coutinho	214,510	422,515	.....
	A transportar	.....	.....	10.628,50

Cabines de manobras de chaves e signaes	Linhas circulares, triangulos, gyradores embarcadouros de gado e balança	Caixa d'agua (litros)	Data de inauguração
...	...	...	...
...	...	...	...
...	...	...	...
...	...	...	...
...	...	...	...
...	...	...	...
...	...	...	...
...	...	...	1914
...	...	...	1914
...	...	...	...
...	...	...	...
...	...	...	Consta na linha do Centro
...	...	...	30 de Maio de 1914
...	...	...	30 de Maio de 1914
...	...	...	30 de Maio de 1914
...	...	...	...
...	...	31.200	30 de Maio de 1914
...	...	23.300	30 de Maio de 1914
...	Triangulo ...	...	18 de Junho de 1865
...	Triangulo ...	6.000	17 de Dezembro de 1865
...	...	...	1 de Maio de 1871
...	...	...	...
...	...	6.600	1 de Maio de 1871
...	...	...	18 de Maio de 1871
...	Triang. bal.ça	41.330	18 de Maio de 1871
...	...	21.860	...
...	...	...	15 de Outubro de 1879
...	...	6.700	15 de Outubro de 1879
...	...	...	1 de Abril de 1880
...	...	...	...
...	...	...	...
...	...	8.250	9 de Julho de 1880
...	...	...	...

Fim

N.º de ordem	Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos	Posição kilometrica	Altitude em metros	Extensão dos desvios em metros
	Transporte	.....	.....	10.628,50
21	Rio Preto	221,308	422,515	654,00
22	São Luiz	232,400	425,300	212,50
23	Parada Gloria	236,100	.....	.....
24	Coronel Cardoso	238,426	430,300	505,00
25	Santa Clara	242,256	436,300	195,00
26	Barbosa Gonçalves	247,609	436,300	462,00
27	Santa Rita de Jacutinga (lig. R. S. Mineira)	258,228	593,000	819,00
	Fóra das estações	.....	.....	807,00
	Total	.....	.....	14.283,00
	RAMAL DE AFFONSO ARINOS			
	Bitola estreita			
	Valença	182,850	541,215	.....
1	Engenheiro Dunham (estribo)	189,986	519,149	.....
2	Tabôas	195,526	549,145	578,00
3	Santa Thereza	201,994	511,700	164,00
4	Santa Fé (estribo)	206,408	.....	.....
5	Cachoeira do Funil	209,738	525,400	167,00
6	Paraiso (estribo)	212,036	.....	.....
7	Porto das Flores	213,500	293,000	244,00
8	Santa Rosa	221,410	373,600	192,00
9	Guarda Fernandes	223,272	.....	.....
10	Tres Ilhas	229,474	360,934	197,00
11	S. Fidelis (estribo)	233,272	357,770	.....
12	Engenheiro Carvalhaes (estribo)	235,860	356,000	.....
13	Santa Mafalda (estribo)	238,640	353,020	.....
14	Affonso Arinos	242,810	352,000	971,00
	Fóra das estações	.....	.....	1.016,00
	Total	.....	.....	3.529,00
	CIRCULAR DE D. CLARA			
	Bitola larga			
	Madureira (estribo)	16,450	18,501	.....
1	D. Clara	17,184	28,264	2.413,00
	Madureira	18,112	27,593	.....
	Fóra das estações	.....	.....	.....
	Total	.....	.....	2.413,00
	CIRCULAR DA PAVUNA			
	Bitola estreita			
	Costa Barros	23,182	18,501	.....
1	Pavuna	24,266	4,083	636,00
2	S. João de Merity	225,627	7,086	729,00
3	Belford (estribo)	26,408	10,414	.....
4	Galdino Rocha	26,990	10,350	1.369,00
5	Andrade Araujo	34,196	11,206	.....
	Total	.....	.....	2.734,00

Cabines de manobras de chaves e signaes	Linhas circulares, triangulos, gyradores embarcadouros de gado e balança	Caixa d'agua (litros)	Data de inauguração
.....	Triangulo ...	6.000	9 de Julho de 1880
.....	.....	.....	12 de Novembro de 1914
.....	.....	.....	.....
.....	Triangulo ...	13.786	12 de Novembro de 1914
.....	.....	9.985	12 de Novembro de 1914
.....	Triangulo ...	.....	12 de Novembro de 1914
.....	Triangulo ...	24.300	6 de Novembro de 1918
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Consta no Ramal de S. Rita
.....	.....	.....	26 de Fevereiro de 1912
.....	Triangulo ...	.....	14 de Novembro de 1882
.....	.....	.....	1 de Agosto de 1883
.....	.....	.....	24 de Maio de 1920
.....	.....	.....	28 de Setembro de 1883
.....	.....	.....	.....
.....	.....	8.600	25 de Novembro de 1918
.....	.....	.....	 1893
.....	.....	.....	25 de Novembro de 1918
.....	.....	.....	 1893
.....	.....	.....	 1911
.....	.....	.....	26 de Fevereiro de 1912
.....	.....	5.358	
.....	Triangulo ...	.....	21 de Julho de 1911
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	.....	23.600	9 de Fevereiro de 1897
		18.213	
		siphão.....	
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro
...oine Saxby Farmer typo terreo E. 1914 para	.....	7.363	7 de Junho de 1910
...haves e signaes discos e ferrolhos c/ 20 alavancas			
.....	.....	.....	1 de Setembro de 1910
.....	.....	.....	27 de Junho de 1911
.....	.....	.. 14.427	11 de Setembro de 1910
.....	.....	.....	Consta na linha do Centro

4.ª DIVISÃO

LOCOMOÇÃO

MOVIMENTO DO ESCRIPTORIO CENTRAL

DOCUMENTOS	ANNO DE 1933
Occurrencias das Inspectorias	36.638
Guias expedidas	6.025
Guias recebidas	7.750
Telegrammas transmittidos	128
Telegrammas recebidos	823
Processos novos	144.684
Processos em transito	112.625
Processos recebidos de outros departamentos	75.825
Processos informados	5.430
Attestado de terço	2.180
Contractos de Bancos	9.320
Relações de punição	246
Editaes de penalidade	2.000
Editaes de dispensa	50
Notificações de avarias	405
Notificações de aquecimentos	738
Officios	817
Memoranda	791
Boletins de accidentes	205
Quadros de tempo de serviço	1.011

Em 31 de Dezembro de 1933, possuia a Central 693 locomotivas, sendo 436 da bitola de 1m,60 e 257 da de 1m,00, computadas nesta ultima parcella as locomotivas procedentes da Rio d'Ouro e Therezopolis: — 15 desta e 18 daquella.

Na mesma data possuia um total de 1.079 carros e 7.189 vagões das duas bitolas, sendo 711 carros de 1m,60 e 368 de 1m,00, inclusive 58 da Rio d'Ouro e 21 da Therezopolis, e 5.103 vagões de 1m,60 e 2.086 de 1m,00, dos quaes 88 da Rio d'Ouro e 14 da Therezopolis.

O percurso total das locomotivas foi de 22.729.871 kilometros, sendo 16.042.187 na bitola larga e 6.687.684 na estreita.

Da comparação destes percursos com os de 1932, resulta uma differença para mais, na bitola de 1m,60, de 1.145.857 e para menos, na de 1m,00, de 86.129.

Durante o mesmo anno, o percurso dos vehiculos foi de 151.153.655 kilometros, sendo 120.925.720 na bitola larga e 30.227.935, na estreita.

Foi feita a seguinte distribuição do carvão adquirido em 1933

CARVÃO EXTRANGEIRO A GRANEL

	Kgs.
S. Diogo	81.814.000
Belem	28.236.240
Barra do Pirahy	27.318.780
Entre Rios	24.099.220
Santos Dumont	17.987.780
Lafayette	61.868.580
Cachoeira	33.100.120
Norte	45.480.930
Portella	8.207.960
Valença	4.225.080
Alfredo Maia	28.184.910
Total	360.516.700

CARVÃO EXTRANGEIRO EM BRIQUETTES

Alfredo Maia (Para Therezopolis) ..... 2.029.190 kgs.

CARVÃO NACIONAL A GRANEL

	Kgs.
S. Diogo	1.156.810
Barra	2.028.370
Entre Rios	19.234.046
S. Dumont	10.920.560
Lafayette	4.552.220
Cachoeira	2.607.000
Norte	3.430.620
Portella	856.810
Alfredo Maia	1.488.920
Total	46.275.356

Nota — Do carvão nacional recebido em 1933, 29.732.110 kgs. são procedentes de Santa Catharina e 16.543.246 do Rio Grande do Sul.

LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933, DISCRIMINANDO AS DATAS DE ACQUISIÇÃO

Data de acquisição (anno)	Tempo de serviço (anno)	BITOLA DE 1m,60		BITOLA DE 1m,00	
		Quantidade	Numero das locomotivas	Quantidade	Numeros das locomotivas
1874....	60	—	.....	1	1.004
1877....	57	2	154, 155.....	1	1110.
1881....	53	3	151 a 153.....	—	—
1883....	51	1	114.....	—	—
1887....	47	—	.....	2	1032 e 1111
1888....	46	3	509 a 511.....	—	—
1889....	45	6	121, 122, 506, 512 a 514.....	6	1028, 1100, 1125 a 1128.
1891....	43	24	117, 133 a 149, 439, 440, 520 a 522 524.....	5	1001, 1109, 1122, 1123 e 1139
1892....	42	5	123, 125, 127, 129 e 130.....	6	1031, 1105, 1106, 1107, 1130 e 1131
1893....	41	25	171 a 190, 515 a 519.....	18	1010, 1011, 1025, 1033, 1035 a 1039, 1078, 1121, 1132 a 1134, 1136, 1137, 1140 e 1142.
1894....	40	31	400 a 414, 525 a 527, 481 a 485, . 486 a 493	14	1012, 1013, 1015, 1016, 1120, 1135, 1138, 1139, 1280, 1281, 1283, 1287, 1292 e 1293.
1895....	39	9	415, 416, 418 a 424.....	5	1041 a 1045
1896....	38	—	.....	8	1060 a 1065, 1079 e 1141.
1897....	37	24	200 a 207, 535 a 550.....	—	—
1898....	36	—	.....	4	1066 a 1069.
1900....	34	—	.....	1	1112.
1902....	32	6	1, 2, 300 a 303.....	—	—
1905....	29	5	304, 305, 671 a 673.....	—	—
1906....	28	18	306 a 314, 674 a 679, 687 a 689....	—	—
1907....	27	17	3, 4, 50 a 52, 250, 251, 264, 532 a 534, 680 a 683, 690 e 691	—	
1908....	26	16	208 a 213, 252 a 255, 528 a 531, 551 e 552.....	—	—
1909....	25	24	20, 21, 214 a 218, 256, 320 a 325, 553 a 560, 692 e 693.....	2	1005 e 1006.
1910....	24	16	257 a 262, 382, 383, 561 a 568.....	14	1070 a 1077, 1094, 1095, 1143 a 1146.
1911....	23	13	53 a 55, 70 a 79.....	10	1092, 1093, 1147 a 1154.
1912....	22	26	80 a 85, 270, 271, 346 a 349, 384 a 393, 694 a 697.....	17	1098, 1099, 1155 a 1158, 1200 a 1208, 1270 e 1271.
1913....	21	20	450 a 465, 569 a 572.....	20	1096, 1097, 1170 a 1179, 1221 a 1224, 1250, 1300 a 1302.
1914....	20	—	.....	6	1080 a 1085.
1915....	19	6	394 a 396, 573 a 575.....	—	—
1916....	18	18	86 a 88, 700 a 712, 743 e 744.....	—	—
1917....	17	14	272 a 283, 397 e 398.....	2	1209 e 1210.
1918....	16	—	.....	2	1159 e 1160.
1919....	15	6	89, 713 a 717.....	4	1211 a 1213 e 1303.
1920....	14	37	284 a 289, 377 a 381, 399, 718 a 742.....	21	1086 a 1089, 1090, 1091,1180 a 1194.
1923....	11	2	263 e 370.....	3	1268, 1269 e 1400.
1925....	9	5	800 a 804.....	11	1401 a 1411.
1926....	8	16	371 a 376, 805 a 814.....	19	1272 a 1274, 1412 a 1421, 1500 a 1505.
1927....	7	28	350 a 369, 815 a 822.....	13	1422 a 1434.
1928....	6	6	823 a 828.....	2	1510 e 1511.
1930....	4	4	5 a 8.....	1	1056.
1931....	3	—	.....	21	1014, 1021, 1103, 1024, 1026, 1027, 1029, 1051 a 1055, 1101, 1102, 1113, 1114, 1261, 1262, 1521, 1522 e 1525.
1932....	2	—	.....	1	1195
1933....	1	—	.....	16	1002, 1007, 1022, 1023, 1030, 1057 a 1059, 1196, 10, 20 a 25.
—	—	—	.....	1	1003.
		436		257	

NOTA — Não foi possivel apurar a data de acquisição da locomotivas n.º 1003 de bitola de 1m,00.
Em 1933, teve baixa a locomotiva n.º 503 de 1m,60 e foi construida a 1196 de 1m,00. Foram incluidas as locomotivas das antigas E. R. Rio d'Ouro e Therezopolis, sendo 15 desta e 18 daquella.

PROCEDEN

America do

Inglaterra..
Allemanha..

Allemanha.

America do

America do

Allemanha..

Suecia.....
America do N
Allemanha..

America do

America do N

Allemanha..

merica do

Allemanha..

lemanha..
iglaterra...

America do N

do

QUADRO DAS LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933

Bitola de 1m,00

PROVENIENCIA	FABRICANTES	CLASSES	NOMES PROPRIOS	ELEMENTOS DE TRACÇÃO	OBSERVAÇÕES
			MANOBRAS		
					E. F. BANANAL
			AVERSAN		E. F. BANANAL E. F. RIO DOURO E. F. RIO DOURO E. F. RIO DOURO
			TEN WHEEL		E. F. RIO DOURO
			MOGUL		E. F. RIO DOURO E. F. BANANAL
					E. F. RIO DOURO
			CONSOLIDATION		
					E. F. RIO DOURO

PROCEDENCIA

America do No

Allemanha....

N op

America do N

ca do

anha.

ica

QUADRO DAS LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933

Bitola de 1m,60

PROCEDENCIA	FABRICANTES	CLASSES	NUMEROS E TYPOS	ELEMENTOS DE TRACÇÃO									OBSERVAÇÕES
			MANOBRAS										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
			MALLET										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
			AMERICAN										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
			TEN-WHEEL										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
			PACIFIC										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
			MOGUL										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
			PRAIRIE										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
			CAMEL										
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	

ESTADO DAS LOCOMOTIVAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933

OFFICINAS E INSPECTORIAS	ESTADO							COEFFICIENTES	
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Ag. reparação	Ag. baixa	Total		
Engenho de Dentro	—	—	—	7	13	2	22	*Bitola de 1m,60*	
S. Diogo	94	24	3	8	—	—	129	Bom	75,0%
Barra	47	3	—	4	1	—	55	Regular	11,7%
Entre Rios	43	7	1	2	1	—	54	Mau	1,6%
Norte	61	10	—	4	—	—	75	Em reparação	7,8%
Cachoeira	38	3	2	5	—	—	48	Ag. reparação	3,4%
S. Dumont	22	4	1	2	—	—	29	Em montagem	0,5%
Lafayette	22	—	—	2	—	—	24	Total	100,00%
Total	327	51	7	34	15	2	436		
Engenho de Dentro	—	—	—	—	1	—	1	*Bitola de 1m,00*	
Cachoeira	7	—	—	—	—	—	7	Bom	65,0%
S. Dumont	4	—	—	1	—	—	5	Regular	17,5%
Lafayette	47	3	—	5	1	—	56	Mau	1,2%
S. Lagôas	32	5	—	2	1	—	40	Em reparação	9,3%
Corintho	22	5	1	4	5	—	37	Ag. reparação	6,2%
Alfredo Maia	11	12	1	3	—	—	27	Em montagem	
Rio d'Ouro	8	10	1	2	—	—	21	Emprestadas	0,8%
								Total	100,0%
Therezopolis	5	3	—	5	7	—	20		
Valença	10	4	—	—	1	—	15		
Portella	21	3	—	2	—	—	26		
Total	167	45	3	24	16	—	255		
						Emprestadas	2		
						Total	257		

ESTADO DAS LOCOMOTIVAS EM 31 DE DEZEMBRO, NOS ULTIMOS CINCO ANNOS

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS									ALTERAÇÃO NO STOCK				OBS.
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Aguard. reparação	Em reconstrucção	Ag. baixa	Em montagem	Total	Acquisição	Construidas	Reconstruidas	Baixas	
1929....	288	78	8	46	13	—	—	—	433	—	—	—	3	1m,60
1930....	246	92	29	51	19	—	—	—	437	4	—	—	—	
1931....	258	101	20	38	20	—	—	—	437	—	—	—	—	
1932....	307	66	6	39	18	—	—	—	436	—	—	—	—	
1933....	327	51	7	34	15	—	2	—	436	—	—	—	1	
1929....	167	26	11	17	—	—	—	—	221	—	—	—	—	1m,00
1930....	135	39	19	21	3	—	—	—	217	—	—	—	1	
1931....	137	43	16	15	11	—	—	—	222	3	—	—	—	
1932....	166	35	7	16	9	—	—	—	233	—	1	—	4	
1933....	167	45	3	24	16	—	—	—	255	—	1	—	—	

Nota: Em 1929, as locomotivas de bitola de 1m,00 de ns; 28 e 38, não constaram do total, por se acharem em serviço respectivamente, no M. da Guerra e E. M. Ouro Preto.

Em 1930, deixaram de ser computadas no total de locomotivas de bitola de 1m,00 ás de ns. 1038 e 1039, emprestadas ao M. da Guerra, 1071 e 1077 que trabalharam para a E. F. Rio d'Ouro, e 1111 e 1056 emprestadas á E. F. Therezopolis. Prestaram tambem serviços á E. F. Rio d'Ouro, temporariamente as locomotivas ns. 1105, 1037, 1070, 1073, 1074, 1076 e 1089, assim como a de n.º 1139 á Companhia Siderurgica.

Em 1931, deixaram de ser computadas no total de locomotivas de bitola de 1m,00 as de ns. 1038 e 1039, emprestadas ao M. da Guerra, 1100 e 1056 emprestadas á E. F. Therezopolis.

Em 1932, no total não foram computadas a locomotiva n.º 535 de bitola de 1m,60, por estar á disposição da 2.ª R. M., em Quitaúna; as locomotivas de ns. 1038 e 1039, bitola de 1m,00, emprestadas ao M. da Guerra; 1100, 1051, 1056 de 1262, servindo na E. F. Therezopolis; 1280 e 1283 emprestadas á Rêde Viação Cearense. No total deste anno estão incluidas as locomotivas da E. F. Rio d'Ouro, em numero de 18.

Em 1933, não constaram no total de locomotivas as de bitola de 1m,00, de ns. 1020 e 1039, emprestadas ao M. da Guerra. Neste anno foram incluidas as locomotivas da E. F. Therezopolis, em numeros de 15.

QUADRO DEMONSTRATIVO DOS TYPOS, QUANTIDADE DE LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933 E NATUREZA DE COMBUSTIVEL EMPREGADO

(a) BITOLA DE 1m,60

TYPOS	Carvão	Oleo	Total
Manobras	10	—	10
American	70	—	70
Ten Wheel	50	6	56
Pacific	54	—	54
Mogul	2	24	26
Prairie	—	16	16
Consolidation	136	—	136
Mallet	26	—	26
12-Wheel	13	—	13
Mikado	29	—	29
TOTAL	390	46	436

(b) BITOLA DE 1m,00

TYPOS	Carvão	Oleo	Total
Manobras	15	—	15
American	23	—	23
Ten Wheel	49	—	49
Pacific	11	—	11
Mogul	13	—	13
Consolidation	94	—	94
Mallet	4	—	4
12-Wheel	6	—	6
Mikado	35	—	35
Cremalheira	7	—	7
TOTAL	257	—	257

NOTA — No total das locomotivas de 1m,00 estão incluidas duas locomotivas typo American, que se acham á disposição do Ministerio da Guerra, 1 na Fabrica de Polvora e outra na Fabrica Trotyl (locomotivas numeros 1.020 e 1.039.)

QUADRO DEMONSTRATIVO DOS TYPOS, QUANTIDADE DE LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933 E NATUREZA DE COMBUSTIVEL EMPREGADO

(c) LOCOMOTIVAS DA RIO D'OURO

T Y P O S	Carvão	Oleo	Total
American	4	—	4
Ten-Wheel	5	—	5
Mogul	4	—	4
Consolidation	2	—	2
Pacific	3	—	3
TOTAL	18	—	18

(d) LOCOMOTIVAS DA THEREZOPOLIS

T Y P O S	Carvão	Oleo	Total
Manobra	2	—	2
American	3	—	3
Ten-Wheel	3	—	3
Cremalheira	7	—	7
TOTAL	15	—	15

CARROS DA BITOLA DE 1m,60 EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933

SÉRIES	CLASSIFICAÇÃO	LOTAÇÃO	PESO MORTO	Quantidade		Existencia, aguardando e em reparação			Alteração no stock						
									Novos				Baixas		
				31-12-1932	31-12-1933	Officinas	Indust. Part.	Total	Adquiridos	Construidos	Transformad.	Baixa s/effeito	De série	De serviço	Differença
A	Est. e Administr.º	6 a 10	23 a 42	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B	Passageiro 1.ª cl.	56 a 60	19 a 30	231	231	43	3	46	—	—	—	—	—	—	—
BD	» mixto	20 a 28	19 a 20	29	28	6	—	6	—	—	—	—	—	1	— 1
BS	Carro salão	28 a 32	41	15	15	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—
C	Salão e dormitorio	4 a 18	—	7	7	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
CS	Auxil. Soccorro	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
D	Passageiros 2.ª cla	50 a 96	17 a 26	243	243	30	—	30	—	—	1	—	1	—	—
DM	Dormitorio	16 a 20	21 a 46	56	56	19	—	19	—	—	—	—	—	—	—
E	Carro de enferm.	1 e 2	—	3	4	1	—	1	—	—	1	—	—	—	+ 1
F	Bag. Che. Correio	9	—	48	48	9	—	9	—	—	—	—	—	—	—
G	Transp. anim. lux.	—	—	5	5	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—
P	Carro Pagador	—	—	5	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R	Bag. Chefe Correio	—	—	26	26	7		7	—	—	—	—	—	—	—
RT	Restaurant	30 a 40	—	15	15	7	—	7	—	—	—	—	—	—	—
S	App.º especiaes	—	—	4	3	—	—	—	—	—	—	—	1	—	— 1
X	Car. Fun. 1.ª class	8 a 12	—	5	5	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Z	Car. Fun. 2.ª class	8 a 24	—	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Total	.....	.....	712	711	130	3	138	—	—	2	—	2	1	— 1

VAGÕES DE BITOLA DE 1m,60

Séries	Classificação	Lotação	Peso morto	Quantidade 31-12-1932	Quantidade 31-12-1933	Existencia, aguardando e em reparação: Officinas	Existencia, aguardando e em reparação: Indust. Part.	Existencia, aguardando e em reparação: Total	Alteração no stock — Novos: Adquiridos	Novos: Construidos	Novos: Transformad.	Novos: Baixa s/effeito	Baixas: De séries	Baixas: De serviço	Differença
H	Transporte de gado vac. caval. muar	20	14	447	427	93	—	93	—	—	—	—	—	20	—20
HJ	Transp. de suinos caprinos e muar.	20	14,5	17	17	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—
J	Transp. de bananas	20	14	9	9	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
M	» diversos...	8	5,5	75	75	6	—	6	—	—	—	—	—	—	—
MS	Revistas tunneis...	8	7	9	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N	Transp. diversos..	20	12,5	237	236	26	—	26	—	—	—	—	—	1	—1
NA	» minerios..	45	19,3	448	448	42	—	42	—	—	—	—	—	—	—
NB	» diversos..	40	15,8	77	77	26	—	26	—	—	—	—	—	—	—
NC	» carvão...	45	19,1	162	162	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
ND	» diversos..	30	13a15,1	294	254	94	—	94	—	—	—	—	—	40	—40
NL	» » ..	45	17a19,5	518	518	93	—	93	—	—	—	—	—	—	—
NS	Lastro soccorro.....	20 a 45	12 a 18	64	64	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—
QS	Serviço privativo...	12	8	160	159	9	—	9	—	—	—	—	—	1	— 1
Q	Transp. diversos..	12	7,6	76	75	34	—	34	—	—	—	—	—	1	— 1
T	» » ..	20	11,5	289	249	69	—	69	—	—	—	—	—	40	—40
TB	» telhas e madeiras.....	—	—	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TC	Transp. volumes pesados.....	50	19	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TG	Transp. de gáz...	—	—	12	12	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
TQ	» » creosoto e agua potavel	20	18	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TS	Serv. privativo....	20	11,5	165	162	10	—	10	—	—	—	—	—	3	— 3
V	Transp. diversos..	20	13	560	513	94	—	94	—	—	1	—	40	8	—47
VA	» » ..	45	18 e 19	722	722	64	—	64	—	—	—	—	—	—	—
VB	» » ..	40	16,5	144	141	35	—	35	—	—	—	—	—	3	— 3
VC	» de autom.	45	20	135	133	8	—	8	—	—	—	—	2	—	— 2
VE				—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	+ 1
VF	Transp. leite.....	20	18 a 21	98	98	35	—	35	—	—	—	—	—	—	—
VK	» carnes fructas e legumes	20	15 e 16	165	205	4	23	27	—	—	40	—	—	—	+40
VM	Transp. diversos..	40	18	275	275	20	—	20	—	—	—	—	—	—	—
VL	Transp. de fructas..	45	20	15	15	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—
VS	Serviço privativo..	20	16 e 18	37	36	2	—	2	—	—	1	—	1	1	— 1
	Total.....	.....	.....	5.221	5103	777	23	800	—	—	43	—	43	118	—118

CARROS DA BITOLA DE 1m,00 EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933

SÉRIES	CLASSIFICAÇÃO	LOTAÇÃO	PESO MORTO	Quantidade		Existencia, aguardando e em reparação			Alteração no stock						
									Novos				Baixas		
				31-12-1932	31-12-1933	Officinas	Indust. Part.	Total	Adquiridos	Construidos	Transformad.	Baixa s/effeito	De séries	De serviço	Differença
A	Administração....	—	—	20	20	5	—	5	—	—	—	—	—	—	—
B	Passag. 1.ª classe..	40 a 48	12 e 20	92	101	7	4	11	—	—	9	—	—	—	9
BD	» mixtos	48	12	16	16	4	1	5	—	—	—	—	—	—	—
CS	Auxil. soccorro....	—	23	7	6	1	—	1	—	—	—	—	1	—	1
D	Passag. 2.ª classe..	50	12 e 20	109	101	16	13	29	—	—	—	—	8	—	8
DM	Dormitorio	—	20	4	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
E	Enfermos.....	1 enfer...	15,5	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
F	Bag. Chef. Corr.º .	3.000 ks.	12	22	23	4	—	4	—	—	1	—	—	—	1
G	Transp. animaes de classe.....	—	—	3	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
P	Pagador.....	—	10,5 e 12	5	5	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
RT	Restaurante.....	2.000 ks.	—	5	5	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—
X	Transp. cadaver...	1 cadav .	9	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Total.....	.....	.....	289	289	41	18	59	—	—	10	—	10	—	—

VAGÕES BITOLA DE 1m,00

SÉRIES	CLASSIFICAÇÃO	LOTAÇÃO	PESO MORTO	Quantidade		Existencia, aguardando e em reparação			Alteração no stock						
									Novos				Baixas		
				31-12-1932	31-12-1933	Officinas	Indust. Part.	Total	Adquiridos	Construidos	Transformad.	Baixa s/effeito	De séries	De serviço	Differença
H	Transp. gado vac. cavallar e muar ..	10 e 20	9 e 11	156	145	2	—	2	—	—	—	—	11	—	—11
HJ	Transp. lanigero suinos caprinos e aves.....	10	4	4	15	—	—	—	—	—	11	—	—	—	+11
M	Serviço privativo...	6	4	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N	Transp. diversos..	40	17	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
NA	» minerio. ..	22 e 25	9,11,13	347	347	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—
NB	» diversos..	22	9	50	50	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—
NC	» carvão...	25	11	50	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
NL	» diversos..	20	11	32	32	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—
NM	» » ..	22	9	207	206	16	—	16	—	—	—	—	1	—	—1
O	» » ..	28	15	5	5	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—
OO	» » ..	25	9	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
OT	» » ..	12 e 22	8	254	254	42	—	42	—	—	—	—	—	—	—
T	» » ..	10,20,25,	6 e 8	295	296	17	—	17	—	—	1	—	—	—	+1
TA	» » ..	20	6,8,9	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TC	» volumes pesad.	42	17	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TG	» de gáz...	20	8	7	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TQ	» de oleo e gazolina.....	22	10	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TS	Serviço privativo...	10	6	14	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
V	Transp. diversos..	12,15,229	10,11	310	305	30	—	30	—	—	—	—	—	5	—5
VA	» » ..	20 e 25	11 e 12	100	100	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
VB	» » ..	20	9 e 11	55	55	9	—	9	—	—	—	—	—	—	—1
VF	» de leite...	20	12 e 15	8	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VM	» diversos..	22	11	147	146	43	—	43	—	—	—	—	—	1	—1
VS	» privativo.	16	9 e 10	30	30	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—
	Total.....	.....	.....	1991	1984	173	—	173	—	—	12	—	12	7	—7

CARROS DA RIO D'OURO

BITOLA DE 1m,00

Séries	Classificação	Lotação	Peso morto	Quantidade 31-12-1932	Quantidade 31-12-1933	Existencia, aguardando e em reparação: Officinas	Indust. Part.	Total	Alteração no stock — Novos: Adquiridos	Construidos	Transformad.	Baixa s/effeito	Baixas: De séries	De serviço	Differença
B	Passag. 1.ª classe..	36 a 40	—	12	15	1	4	5	—	—	3	—	—	—	—
BD	» 1.ª 2.ª classe...	48	9	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
CS	Aux. soccorro.....	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
D	Passag. 2.ª classe..	52	—	38	35	7	4	11	—	—	—	—	3	—	—
F	Bag. Chef. Correio.	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S	Appt.º especial....	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
X	Transp. cadaver...	1 cad.	6	1	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
	Total.....	.....	.....	58	58	9	8	11	—	—	3	—	3	—	—

VAGÕES DA RIO D'OURO

BITOLA DE 1m,00

Séries	Classificação	Lotação	Peso morto	Quantidade 31-12-1932	Quantidade 31-12-1933	Existencia, aguardando e em reparação: Officinas	Indust. Part.	Total	Alteração no stock — Novos: Adquiridos	Construidos	Transformad.	Baixa s/effeito	Baixas: De série	De serviço	Differença
H	Transp. de gado vaccum, caval. muar	12	8	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
M	Serviço privativo..	6	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
NM	Transp. diversos..	20	9	12	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
OT	» » ..	12	6	25	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
T	» » ..	12 ou 20	6 e 9	19	19	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TS	Serviço privativo..	20	9	7	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VN	Transp. diversos..	20	10	21	21	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VS	Serviço privativo..	12	6	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Total.....	.....	.....	88	88	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—

CARROS DA THEREZOPOLIS

BITOLA DE 1m,00

SÉRIES	CLASSIFICAÇÃO	LOTAÇÃO	PESO MORTO	Quantidade		Existencia, aguardando e em reparação			Alteração no stock						
									Novos				Baixas		
				31-12-1932	31-12-1933	Officinas	Indust. Part.	Total	Adquiridos	Construidos	Transformad.	Baixa s/effeito	De série	De serviço	Differença
A	Passag. 1.ª classe..	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	16
B	» » » ..	40	12	—	16	2	—	2	—	—	16	—	—	—	+ 16
BD	» 1.ª 2.ª » ..	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	— 4
BS	» 1.ª » ..	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	— 2
C	Bagag. e Correio. .	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	— 4
D	Passag. 2.ª classe..	24	9	—	1	1	—	1	—	—	1	—	—	—	+ 1
F	Bagag. e Correio. .	5 e 6	12 e 17	—	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	+ 4
				26	21	3	—	3	—	—	21	—	21	5	— 5

VAGÕES DA THEREZOPOLIS

BITOLA DE 1m,00

SÉRIES	CLASSIFICAÇÃO	LOTAÇÃO	PESO MORTO	Quantidade		Existencia, aguardando e em reparação			Alteração no stock						
									Novos				Baixas		
				31-12-1932	31-12-1933	Officinas	Indust. Part.	Total	Adquiridos	Construidos	Transformad.	Baixa s/effeito	De série	De serviço	Differença
G	Transp. de gado..	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	— 1
OT	» diversos..	15	9	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
P	» » ..	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
PA	» » ..	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
V	» » ..	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—
VM	» » ..	10 12, 15, 20	5 e 9	—	11	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—
				15	14	—	—	—	—	—	14	—	14	1	— 1

AUTOMOTRIZES EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933

Data de acquisição (Anno)	Tempo de serviço (Anno)	BITOLA DE 1m,60		BITOLA DE 1m,00	
		Quantidade	Numeros	Quantidade	Numeros
1925	9	—	—	2	101 e 102
1928	5	—	—	10	103 a 112
1930	3	6	1, 3 a 5, 11 e 12	—	—
1931	2	—	—	1	21
		6	—	13	

ESTADO DAS AUTOMOTRIZES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933

OFFICINAS E INSPECTORIAS	ESTADO							OBS.
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Ag. reparação	Em montagem	Total	
Engenho de Dentro	—	—	—	4	—	—	4	1m,60
Barra	2	—	—	—	—	—	2	
Total	2	—	—	4	—	—	6	
Corintho	1	—	—	—	—	—	1	1m,00
Governador Portella	4	1	—	1	—	—	6	
Engenho de Dentro	—	—	—	1	1	—	2	
Total	5	1	—	2	1	—	9	
						Emprestadas...	4	
						TOTAL.....	13	

COEFFICIENTES

	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00
Bom	33,3%	38,4%
Regular	—	7,7%
Mau	—	—
Em reparação	66,7%	15,4%
Ag. reparação	—	7,7%
Em montagem	—	—
Emprestadas	—	30,8%
TOTAL	100,0%	100,0%

RELAÇÃO DOS GUINDASTES, EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933

BITOLA DE 1m,60				BITOLA DE 1m,00	
Numeros	Inspectorias	Numeros	Inspectorias	Numeros	Inspectorias
1	1.ª IL	44	1.ª IL	101	8.ª IL
2	2.ª IL	45	5.ª IL	111	2.ª SIL
3	3.ª IL	46	5.ª IL	112	9.ª IL
4	2.ª SIL	47	1.ª IL	113	6.ª IL
5	5.ª IL	48	1.ª IL	114	5.ª IL
11	5.ª IL	49	1.ª IL	115	6.ª IL
12	1.ª IL	50	1.ª IL	116	5.ª IL
13	3.ª IL	51	3.ª IL	117	8.ª IL
14	4.ª IL	52	2.ª IL	118	8.ª IL
15	3.ª SIL	53	2.ª IL	119	7.ª IL
16	5.ª IL	54	2.ª SIL	120	8.ª IL
21	3.ª IL	55	3.ª IL	121	9.ª IL
22	1.ª IL	56	1.ª IL	122	8.ª IL
23	3.ª SIL	57	1.ª IL	123	6.ª IL
24	1.ª IL	58	3.ª IL	124	8.ª IL
25	1.ª IL	59	1.ª IL	125	5.ª IL
26	3.ª SIL	60	2.ª IL	126	5.ª IL
27	2.ª SIL	61	2.ª SIL	127	6.ª IL
28	2.ª IL	62	4.ª IL	128	5.ª IL
29	1.ª IL	63	3.ª SIL	129	9.ª SIL
30	1.ª IL	64	3.ª IL		
31	1.ª IL	65	4.ª IL		
32	1.ª IL	66	1.ª IL		
33	1.ª IL	67	2.ª IL		
41	1.ª IL	68	5.ª IL		
42	1.ª IL	69	1.ª IL		
43	2.ª SIL				

PERCURSO DE LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO DO TRAFEGO, MANOBRAS E LASTROS, COMPARADOS COM O ANNO ANTERIOR

NAS LINHAS DA BITOLA DE:

DESIGNAÇÃO	1m, 60			1m, 00		
	1932	1933	Differença relativa 1933	1932	1933	Differença relativa 1932
Trafego	12:646.408	13.139.442	493.034	5.220.013	5.305.446	85.433
Manobras	1.317.896	1.731.238	413.342	705.881	589.730	116.151
Lastros	932.026	1.171.507	239.481	847.919	792.508	55.411
Totaes	14.896.330	16.042.187	1.145.857	6.773.813	6.687.684	86.129

PERCURSO DE LOCOMOTIVAS NOS DIVERSOS TRECHOS EM QUE SE DIVIDE A ESTRADA

BITOLA DE 1m,60

DESIGNAÇÃO	SERVIÇO DE:			Totaes de Kilometros
	Trafego	Manobras	Lastros	
Suburbios	1.235.192	—	—	1.235.192
D. Pedro II a Barra	3.732.814	839.191	464.884	5.036.889
Barra a Entre Rios	741.427	3.255	60.353	805.035
Entre Rios a Santos Dumont	935.649	101.916	40.608	1.078.173
Santos Dumont a Lafayette	828.036	124.548	99.499	1.052.083
Lafayette a Burnier	61.993	96.421	3.363	161.777
São Paulo	3.479.812	458.334	408.927	4.347.073
Suburbios	435.410	—	—	435.410
Santa Cruz	861.877	368	173	862.418
Mangaratiba	160.279	1.057	308	161.644
Paracamby	59.219	—	—	59.219
Bello Horizonte	566.036	105.568	93.392	764.996
Lima Duarte	41.698	580	—	42.278
Totaes	13.139.442	1.731.238	1.171.507	16.042.187

PERCURSO DE LOCOMOTIVAS NOS DIVERSOS TRECHOS EM QUE SE DIVIDE A ESTRADA — ANNO DE 1933

BITOLA DE 1m,00

DESIGNAÇÃO	EM SERVIÇO DE:			Totaes de kilometros
	Trafego	Manobras	Lastros	
LAFAYETTE A SETE LAGOAS				
Lafayette a Sete Lagoas	1.056.360	153.891	148.382	1.358.633
Sete Lagôas a Corintho	588.982	480	2.155	591.617
Ramaes: Ouro Preto, Marianna e Ponte Nova	396.427	56.349	59.233	512.009
Ramal de Bello Horizonte	147.664	77.858	26.429	251.951
Ramal de Santa Barbara	230.156	7.022	48.488	285.666
Totaes	2.419.589	295.600	284.687	2.999.876
LINHA AUXILIAR				
Suburbios	427.890	—	—	427.890
Alfredo Maia a Belém	286.475	65.680	44.160	396.315
Belém a Governador Portella	157.462	42.580	35.406	235.448
Ramal de Porto Novo	219.009	55.620	2.384	277.013
Ramal de Portella	134.458	1.589	38.502	174.549
Totaes	1.225.294	165.469	120.452	1.511.215
RIO D'OURO				
Suburbios	432.432	—	—	432.432
Francisco Sá-Ramal de Tinguá, Xerém e Mantiqueira	59.905	8.310	86.944	155.159
Totaes	492.337	8.310	86.944	587.591
ESTRADA DE FERRO THEREZOPOLIS				
Estrada de Ferro Therezopolis	149.711	3.986	11.240	164.937
Totaes	149.711	3.986	11.240	164.937
REDE FLUMINENSE				
Suburbios	1.620	—	—	1.620
Ramal — Rio das Flores	96.249	225	8.740	105.214
Ramal — Valença	47.516	35.083	6.046	88.645
Ramal-Rio Preto	119.483	—	13.850	133.333
Totaes	264.868	35.308	28.636	328.812
CORINTHO				
Ramal de Diamantina	120.555	1.453	61.463	183.471
Ramal de Pirapora	151.698	17.367	63.856	232.921
Ramal de Montes Claros	396.273	62.012	110.128	568.413
Totaes	668.526	80.832	235.447	984.805
PIRANGA				
Totaes	55.686	192	24.385	80.263
PIQUETE				
Totaes	6.420	—	684	7.104
RAMAL DE BANANAL				
Totaes	3.620	33	33	3.686

Percursos e consumos totaes de Combustiveis, Lubrificantes e Estopa, nas bitolas de 1m,60 e 1m,00 comparadas com o anno anterior — Percursos e Combustiveis — Anno de 1933

BITOLA	PERCURSOS TOTAES			CARVÃO TOTAL COM CONVERSÕES			OLEO COMBUSTIVEL			GAZOLINA		
			Differença relativa 1933	Em kilogrammas		Differença relativa 1933	Em kilogrammas		Differença relativa 1933	Em litros		Differença relativa 1933
	1932	1933		1932	1933		1932	1933		1932	1933	
1m,60.....	14.896.330	16.042.187	1.145.857	270.441.063	306.650.996	36.209.933	37.740.215	42.402.038	4.661.823	123.745	107.890	15.855
1m,00.....	6.773.813	6.687.684	86.129	106.840.570	105.327.237	1.513.333	—	—	—	53.615	125.629	72.014
Total...	21.670.143	22.729.871	1.059.728	377.281.633	411.978.233	34.696.600	37.740.215	42.402.038	4.661.823	177.360	233.519	56.159

OLEOS LUBRIFICANTES E ARTIGOS DE LIMPEZA

BITOLA	OLEOS LUBRIFICANTES			ESTOPA		
	Em litros		Differença relativa 1933	Em kilogrammas		Differença relativa 1933
	1932	1933		1932	1933	
1m,60.....	1.031.471	1.210.000	178.529	90.871	116.413	25.542
1m,00.....	272.627	387.627	115.000	32.019	43.423	11.404
Totaes.....	1.304.098	1.597.627	293.529	122.890	159.836	36.946

CONSUMO DE COMBUSTIVEIS, LUBRIFICANTES E KILOMETRAGEM EM 1933

BITOLA DE 1m,60

INSPECTORIAS	Carvão Extrangeiro	Carvão Nacional	Briquette	Lenha m 3	Schisto	Consumo com conversão	Kilometragem	Media Km.	Consumo total lubrificantes	Media KM.
São Diogo	75.783.750	596.690	3.536.650	50,000	103.360	79.812.103	5.939.182	13,438	438.701	0,073
Barra	45.762.360	92.830	223.440	352,500	90.760	46.143.451	1.718.398	26,852	179.214	0,104
Entre Rios	25.401.760	15.221.080	97.370	9,000	3.904.400	38.250.362	1.710.619	22,360	124.992	0,073
Norte	60.911.150	3.916.660	—	—	—	63.495.243	2.970.473	21,375	248.655	0,083
Cachoeira	38.428.380	1.452.100	—	35,000	190.100	39.526.688	1.715.546	22,882	122.773	0,071
Santos Dumont	19.146.000	7.556.740	101.760	52,000	—	24.290.782	1.061.187	22,890	42.858	0,040
Lafayette	14.906.500	3.400	—	2.236,000	—	15.132.367	926.773	16,328	52.807	0,056
Totaes	280.339.900	28.839.500	3.959.220	2.734,500	4.288.620	306.650.996	16.042.178	19,115	1.210.000	0,075

CONSUMO DE COMBUSTIVEIS, LUBRIFICANTES E KILOMETRAGEM EM 1933

BITOLA DE 1m,00

INSPECTORIAS	Carvão Extrangeiro	Carvão Nacional	Briquette	Lenha m.3	Schisto	Consumo com conversão	Kilometragem	Media Km.	Consumo total lubrificantes	Media KM.
Cachoeira	977.050	1.000	—	—	—	977.716	10.610	92,150	6.167	0,581
Santos Dumont	1.499.670	—	1.500	7,000	—	1.501.870	80.263	18,711	41.937	0,522
Lafayette	25.864.105	961.230	—	12.226,000	—	27.727.618	1.750.880	15,836	75.941	0,043
Sete Lagoas	15.519.263	2.273.160	527.800	2.288,000	—	17.821.307	1.248.996	14,268	60.751	0,048
Corintho	6.019.135	—	—	39.770,000	—	9.996.135	984.805	10,150	32.856	0,033
Alfredo Maia	13.685.000	1.119.171	1.198.010	—	366.988	15.873.781	721.610	21,997	39.977	0,055
Rio d'Ouro	11.115.702	427.786	401.110	—	2.851	11.803.898	587.591	20,088	48.189	0,082
Therezopolis	1.123.380	—	2.318.936	—	400	3.168.640	164.937	19,211	22.565	0,136
Valença	4.908.645	—	—	80,500	—	4.916.695	386.071	12,735	11.933	0,030
Governador Portella	10.857.260	964.750	39.100	0,500	—	11.539.577	751.921	15,346	47.311	0,062
Total	91.569.210	5.747.097	4.486.456	54.372,000	370.239	105.327.237	6.687.684	15,749	387.627	0,057

CONSUMO DE CARVÃO NACIONAL, BRIQUETTES, LENHA COM CONVERSÃO PARA CARVÃO EXTRANGEIRO, NOS ULTIMOS CINCO ANNOS

ANNOS	BITOLA DE 1m,60			BITOLA DE 1m,00			TOTAES		
	Consumo	Kilometragem	Media	Consumo	Kilometragem	Media	Consumo	Kilometragem	Media
1929.....	352.301.895	17.023.180	20,695	95.092.018	6.773.994	14,121	447.393.913	23.757.174	18,831
1930.....	317.362.945	18.017.502	17,614	89.068.846	6.413.560	13,887	406.431.791	24.431.062	16,635
1931.....	289.015.210	16.491.056	17,525	103.385.822	6.749.024	15,318	392.401.032	23.240.080	16,684
1932.....	270.441.063	14.793.694	18,280	106.840.570	6.630.129	16,114	377.281.633	21.423.823	17,610
1933.....	306.650.996	16.042.178	19.115	105.327.237	6.687.684	15.794	411.978.233	22.729.862	18,124

ANNOS	Oleo combustivel — 1m,60		Gazolina (Auto motrizes)—1m,60 - 1m,00		
	Consumo	Media	Annos	Consumo	Media
1929.....	40.533.157	18,032	1929.....	204.020	1,219
1930.....	38.663.308	18,131	1930.....	376.757	1,129
1931.....	42.241.442	17,737	1931.....	263.153	1,079
1932.....	37.740.215	20,214	1932.....	177.360	1,039
1933.....	42.402.038	17,800	1933.....	233.519	1,030

Está incluido, na kilometragem, o percurso das locomotivas a oleo, que tiveram um consumo de 42.402.038 kilogrammas de Oleo Combustivel e das auto-motrizes que consumiram 177.360 litros de gazolina.

CONSUMO TOTAL POR ESPECIE DE OLEOS LUBRIFICANTES E ESTOPA, POR INSPECTORIA

BITOLA DE 1m,60—ANNO DE 1933

INSPECTORIAS E SUB-INSPECTORIAS	OLEOS LUBRIFICANTES								Estopa kilogram.
	Machina	Cylindro	Carro	Super-aquecedor litros	Mobiloil litros	Dynamo litros	Eventual litros	Total geral litros	
São Diogo	141.855	114.251	63.363	118.873	359	—	—	438.701	53.552
Barra	50.636	68.494	28.872	25.543	3.787	1.882	—	179.214	13.715
Entre Rios	26.836	20.232	32.379	45.545	—	—	—	124.992	8.849
Norte	37.536	37.283	86.104	87.732	—	—	—	248.655	21.404
Cachoeira	26.557	27.224	29.253	39.719	—	20	—	122.773	10.442
Santos Dumont	4.646	10.007	12.469	15.736	—	—	—	42.858	3.550
Lafayette	14.628	15.019	13.270	9.890	—	—	—	52.807	4.901
Totaes	302.694	292.510	265.710	343.038	4.146	1.902	—	1.210.000	116.413

CONSUMO TOTAL POR ESPECIE DE OLEOS LUBRIFICANTES E ESTOPA, POR INSPECTORIA

BITOLA DE 1m,00—ANNO DE 1933

INSPECTORIAS E SUB-INSPECTORIAS	OLEOS LUBRIFICANTES								Estopa kilogram.
	Machina	Cylindro	Carro	Super-aquecedor litros	Mobiloil litros	Dynamo litros	Eventual litros	Total geral litros	
Cachoeira	1.550	2.473	2.107	30	—	7	—	6.167	660
Santos Dumont	3.874	23.800	13.715	548	—	—	—	41.937	4.018
Lafayette	18.650	26.747	16.379	14.165	—	—	—	75.941	8.978
Sete Lagoas	15.013	15.290	18.125	11.930	177	216	—	60.751	7.341
Corintho	7.967	10.628	8.491	5.710	—	60	—	32.856	4.084
Alfredo Maia	12.714	7.882	7.335	12.005	—	41	—	39.977	5.488
Rio d'Ouro	3.700	17.809	20.362	6.318	—	—	—	38.189	3.929
Therezopolis	10.892	7.258	39	4.376	—	—	—	22.565	3.002
Valença	—	791	5.557	5.585	—	—	—	11.933	1.804
Governador Portella	14.524	5.010	10.401	14.034	2.785	557	—	47.311	4.119
Totaes	88.884	117.688	102.511	74.701	2.962	881	—	387.627	43.423

TONELADAS KILOMETRO BRUTAS PRODUZIDAS

ANNO DE 1933

(BITOLA DE 1 m, 60)

INSPECTORIAS E SUB-INSPECTORIAS	Trafego	Lastros	Manobras	TOTAES
São Diogo	1.101.759.908	574.088	1.308.862	1.103.642.858
Barra	394.517.539	20.760	50.490	394.588.789
Entre Rios	441.657.160	536.436	184.770	442.378.366
Norte	416.768.530	—	2.000	416.770.530
Cachoeira	386.252.956	140.040	256.725	386.649.721
Santos Dumont	246.641.050	60.320	178.495	246.879.865
Lafayette	90.139.081	58.273	368.355	90.565.709
Totaes	3.077.736.224	1.389.917	2.349.697	3.081.475.838 *

(BITOLA DE 1 m, 00)

INSPECTORIAS E SUB-INSPECTORIAS	Trafego	Lastros	Manobras	TOTAES
Cachoeira	2.049.005	59.144	5.600	2.113.749
Santos Dumont	12.069.088	145.831	—	12.214.919
Lafayette	179.757.808	3.407.640	167.132	183.332.580
Sete Lagôas	200.546.636	—	—	200.546.636
Corintho	80.231.805	252.017	61.784	80.545.606
Alfredo Maia	113.412.690	274.400	5.029.920	118.717.010
Rio d'Ouro	1.843.490	34.300	15.800	1.893.590
Therezopolis	—	—	—	—
Valença	24.756.992	22.674	—	24.779.666
Governador Portella	86.853.933	30.386	43.511	86.927.830
Totaes	701.521.447	4.226.392	5.323.747	711.071.586 *

* — Estão incluidas no total das toneladas-kilometro brutas, as toneladas produzidas pelas auto-motrizes e pelas locomotivas de S. Diogo que consomem Oléo Combustivel.

CUSTEIC

	t.	GAZOLINA	OZENE		DIVERSOS	TOTAES		TOTAL GERAL
		Litro	Imp	Import.		Pessoal	Material	
TRACÇÃ								
Suburbios de D		—	-	—	4:036$000	502:790$484	3.328:032$729	3.830:823$213
Suburbios de N	000	—	-	903$434	292$373	160:379$278	626:059$053	786:438$331
Passageiros...	007	105.172	111:66	8:440$804	45:393$989	2.442:528$429	10.374:190$719	12.816:719$148
Mixtos.....	586	—		4:389$137	612$009	1.067:916$744	3.601:586$414	4.669:503$158
Cargas.....	008	—		6:272$024	1:335$280	1.720:627$842	7.184:945$464	8.905:573$306
Total em 1	501	105.172	111:66	20:005$399	51:669$651	5.894:242$777	25.114:814$379	31.009:057$156
SERVIÇO								
Manobras....	800	—	-	462$035	4:288$154	406:610$383	189:801$748	596:412$131
Trens de Socco	000	—	-	34$957	353$389	24:881$814	14:821$805	39:703$619
Outros trens..	510	1.699	1:59	229$010	71:002$092	157:373$251	360:725$334	518:098$585
Total em 1	310	1.699	1:59	726$002	75:643$635	588:865$448	565:348$887	1.154:214$335
OUTROS								
Total em 1	231	6.079	6:13	6.005$130	48:720$257	3.062:935$002	1.417:275$505	4.480:210$507
CONTAS								
2.ª Divisão —	500	—	-	2:467$580	9:194$971	756:892$920	1.463:713$376	2.220:606$296
3.ª Divisão —	397	590	53	2:937$837	41:044$743	511:270$228	1.164:033$132	1.675:303$360
Total em 1	997	590	53	5:405$417	50:239$714	1.268:163$148	2.627:746$508	3.895:909$656
TOTAL G	039	113.540	119:92	32:141$948	226:273$257	10.814:206$375	29.725:185$279	40.539:391$654

	t.	GAZOLINA	MBUSTIVEL		DIVERSOS	TOTAES		TOTAL GERAL
		Litro	Imp	Import.		Pessoal	Material	
TRACÇÃ								
Suburbios de A		3.970	4:36	—	8:768$698	474:745$838	950:051$276	1.424:797$114
Suburbios de G		19.475	22:54	—	5$432	7:989$800	27:552$904	35:542$704
Suburbios da R		—	-	—	—	318:023$635	538:064$423	856:088$058
Passageiros...	230	86.626	95:61	—	18:578$870	344:259$824	1.421:276$769	1.765:536$593
Mixtos.....	825	—	-	—	34:171$560	538:096$187	1.686:937$979	2.225:034$166
Cargas.....	250	—	-	—	38:534$561	311:528$855	1.606:786$243	1.918:315$098
Total em 1	305	110.071	122:52	—	100:059$121	1.994:644$139	6.230:669$594	8.225:313$733
SERVIÇO								
Manobras....	870	—	-	—	646$830	13:559$412	24:120$330	37:679$742
Trens de Socco	800	—	-	164$400	745$380	4:246$195	11:683$004	15:929$199
Outros trens..	730	8.274	9:07	—	14:504$232	87:131$047	183:385$245	270:516$292
Total em 1	400	8.274	9:07	164$400	15:896$442	104:936$654	219:188$579	324:125$233
OUTROS								
Total em 1	475	34.706	37:18	—	3:622$375	381:347$182	71:022$783	452:369$965
CONTAS								
2.ª Divisão —	525	—	-	—	96:969$325	197:853$563	256:215$575	454:069$138
3.ª Divisão —	413	—	-	—	18:415$327	127:918$831	226:078$820	353:997$651
Total em 1	938	—	-	—	115:384$652	325:772$394	482:294$395	808:066$789
TOTAL G	118	153.051	168:77	164$400	234:962$590	2.806:700$369	7.003:175$351	9.809:875$720

RESUMO DO CUSTEIO DOS SERVIÇOS DA TRACÇÃO **BITOLA DE 1m,60**

HISTORICO	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	
	Kilog	Importância	Kilog	Importância	Kilog	Importância	Metros	Importância	Litros	Importância	Litros	Importância	Kilog	Importância	Litros	Importância	Kilog	Importância	Kilog	Importância	Kilog	Importância	Litros	Importância	Kilog	Importância	Litros	Importância	Pessoas	Importância	Pessoas	Importância	Metros	Importância	Pessoas	Importância	Metros	Importância	Pessoas	Importância
TRACÇÃO																																								
[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]							[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]							[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SERVIÇOS DOS DEPOSITOS																																								
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
OUTROS SERVIÇOS																																								
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
CONTAS DE TERCEIROS																																								
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL GERAL EM REIS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

BITOLA DE 1m,00

HISTORICO	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	
	Kilog	Importância	Kilog	Importância	Kilog	Importância	Metros	Importância	Litros	Importância	Litros	Importância	Kilog	Importância	Litros	Importância	Kilog	Importância	Kilog	Importância	Litros	Importância	Kilog	Importância	Litros	Importância	Litros	Importância	Pessoas	Importância	Pessoas	Importância	Metros	Importância	Pessoas	Importância	Metros	Importância	Pessoas	Importância
TRACÇÃO																																								
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SERVIÇOS DOS DEPOSITOS																																								
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
OUTROS SERVIÇOS																																								
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
CONTAS DE TERCEIROS																																								
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL GERAL EM REIS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS DA BITOLA DE 1m, 60 EM 1933

REPARAÇÃO GRANDE

TYPOS	I-L-1	I-L-2	I-L-3	I-L-4	I-L-5	S-I-L 2	I-F-L 1	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
American	4	1	—	—	—	1	5	11	256:035$095	207:712$305	463:747$400	42:158$854
Brook	—	—	—	—	—	—	1	1	46:527$650	34:780$430	81:308$080	81:308$080
Consolidation	1	2	10	4	3	6	10	36	819:064$006	872:782$564	1.601:846$570	44:495$738
Mallet	—	1	—	—	—	—	1	2	86:719$793	89:235$664	175:955$457	87:977$728
Manobras	—	—	—	—	—	—	1	1	36:617$400	13:479$565	50:096$965	50:096$965
Mastodonte	—	—	4	—	—	—	—	4	84:390$550	95:226$077	179:616$627	44:904$156
Mikado	—	—	6	2	—	—	1	9	148:375$980	146:006$619	294:382$599	32:709$178
Mogul	—	—	—	—	—	—	5	5	224:107$230	124:038$131	348:145$361	69:629$072
Pacific	—	3	5	2	—	4	2	16	274:169$464	301:644$307	575:813$771	35:988$361
Prairie	—	—	—	—	—	—	2	2	65:928$577	31:185$446	97:114$023	48:557$011
Ten-Wheel	—	—	4	—	—	—	1	5	98:016$658	114:646$807	212:663$465	42:532$693
TOTAL DE 1933	5	7	29	8	3	11	29	92	2.139:952$403	1.940:737$915	4.080:690$318	44:355$329
» » 1932	11	10	34	10	5	15	31	116	2.424:094$361	2.271:325$601	4.695:419$962	40:477$759
Dif. para mais em 1933	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3:877$570
» » menos » 1933	6	3	5	2	2	4	2	24	284:141$958	330:587$686	614:729$644	—

REPARAÇÃO MEDIA

TYPOS	I-L-1	I-L-2	I-L-3	I-L-4	I-L-5	I-F-L 1	S I-L 2	S-I-L 3	Total reparado	Pessoal	Material	TOTAL	Média
American	—	—	1	—	1	1	1	—	4	24:336$711	17:456$046	41:792$757	10:448$189
Ten-Wheel	—	—	5	—	4	—	—	1	10	59:721$754	112:017$409	171:739$163	17:173$916
Pacific	—	4	—	2	—	—	1	2	9	69:140$050	121:691$077	190:831$127	21:203$458
Manobras	—	—	2	—	—	—	1	—	3	18:165$097	10:188$408	28:353$505	9:451$168
Mallet	—	4	—	—	—	—	—	—	4	23:727$379	29:899$479	53:626$858	13:406$714
Mastodonte	—	—	1	—	—	—	—	—	1	7:560$247	4:374$737	11:934$984	11:934$984
Mikado	—	2	1	2	—	—	—	—	5	32:789$788	44:429$156	77:218$944	15:443$788
Consolidation	1	—	1	2	1	—	5	1	11	64:765$886	93:387$027	158:152$913	14:377$537
Total de 1933	1	10	11	6	6	1	8	4	47	300:206$912	433:443$339	733:650$251	15:609$579
» » 1932	11	10	34	10	5	31	15	—	116	2.424:094$361	2.271:325$601	4.695:419$962	40:477$759
Dif. p/ mais 1933	—	—	—	—	1	—	—	4	—	—	—	—	—
» » menos 1933	10	—	23	4	—	30	7	—	69	2.123:882$449	1.837:882$262	3.961:769$711	24:868$180

REPARAÇÃO PEQUENA

TYPOS	I-L-1	I-L-2	I-L-3	I-L-4	I-L-5	S-I-L 2	S-I-L 3	I-F-L 1	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
American	13	1	1	—	1	—	1	1	18	20:342$312	11:440$767	31:783$079	1:765$726
Consolidation	6	8	14	2	4	10	2	—	46	61:103$028	71:120$658	132:223$686	2:874$427
Mallet	—	12	—	—	—	—	—	—	12	19:333$917	19:794$084	39:128$001	3:260$666
Manobras	—	1	1	—	—	—	—	1	3	2:245$529	2:012$838	4:258$367	1:419$455
Mastodonte	—	—	4	—	—	—	1	—	5	3:671$560	7:140$696	10:812$256	2:162$451
Mikado	—	4	12	—	—	—	—	—	16	21:994$082	24:259$239	46:253$321	2:890$832
Mogul	9	—	2	—	—	—	—	—	11	11:207$387	7:207$610	18:414$997	1:674$090
Pacifc	—	6	1	2	—	—	4	—	13	25:734$141	45:222$845	70:956$986	5:458$230
Prairie	4	—	—	—	—	—	—	—	4	3:342$000	2:397$290	5:739$290	1:434$822
Ten-Wheel	3	—	9	2	3	1	4	—	22	27:564$373	43:437$985	71:002$358	3:227$380
Total de 1933	35	32	44	6	8	11	12	2	150	196:538$329	234:034$012	430:572$341	2:870$483
» » 1932	52	43	29	3	15	8	11	12	173	246:083$690	274:165$950	520:249$640	3:007$224
Dif. p/ mais em 1933	—	—	15	3	—	3	1	—	—	—	—	—	—
» » menos »	17	11	—	—	7	—	—	10	23	49:545$316	40:131$938	89:677$299	136$741

RESUMO

TYPOS	I-L-1	I-L-2	I-L-3	I-L-4	I-L-5	S-I-L 2	S-I-L 3	I-F-L 1	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
American	17	2	2	—	2	2	1	7	33	300:714$118	236:609$118	537:323$236	16:282$522
Ten-Wheel	3	—	17	1	7	1	6	1	36	185:302$785	270:102$201	455:404$986	12:650$138
Pacific	—	13	6	6	1	7	6	2	41	375:455$770	473:496$734	848:952$504	20:706$159
Mogul	9	—	2	—	—	—	—	4	15	209:040$810	114:974$929	324:015$739	21:601$049
Consolidation	9	9	25	7	12	18	3	10	93	944:932$920	1.047:290$249	1.992:223$169	21:421$754
Mastodonte	—	—	9	—	—	—	1	—	10	95:622$357	106:741$510	202:363$867	20:236$387
Prairie	4	—	—	—	—	—	—	2	6	69:270$577	33:582$736	102:853$313	17:142$219
Mikado	—	8	19	4	—	—	—	1	32	207:508$247	216:435$983	423:944$230	13:248$007
Manobras	—	1	3	—	—	—	—	2	6	52:144$411	22:421$059	74:565$470	12:433$078
Mallet	—	14	3	—	—	—	1	1	19	129:781$089	138:929$227	268:710$316	14:142$701
Brook	—	—	—	—	—	—	—	1	1	46:527$650	34:780$430	81:308$080	81:308$080
Em 1933	42	47	86	18	22	28	18	31	292	2.616:300$734	2:695:364$176	5.311:664$910	18:190$633
Em 1932	67	57	69	16	25	32	19	38	323	2.839:051$279	2.744:601$737	5.583:653$016	17:286$861
Dif. p/ mais em 1933	—	—	17	2	—	—	—	—	—	—	—	—	903$772
» » menos » 1933	25	10	—	—	3	4	1	7	31	222:750$545	49:237$561	271:988$106	—

REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS DE BITOLA DE 1m00, EM 1933

REPARAÇÃO GRANDE

TYPOS	I-L-5	I-L-6	I-L-7	I-L-8	I-L-9	S-I-L 9	I-L-3	I-L-4	Total reparado	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Consolidation	6	2	1	—	1	—	—	—	10	121:452$997	155:088$824	276:541$821	27:654$182
American	—	—	—	1	—	—	—	—	1	14:581$000	11:174$628	25:755$628	25:755$628
Mikado	—	—	—	—	1	1	—	—	2	39:231$155	22:769$744	62:000$899	31:000$499
Ten-Wheel	1	2	1	6	—	—	—	—	10	133:962$935	148:169$195	282:132$130	28:213$213
Mogul	—	—	—	1	—	1	—	—	2	23:525$768	13:524$127	37:049$895	18:524$947
Pacific	1	—	—	—	—	—	—	—	1	13:628$745	20:173$327	33:802$072	33:802$072
Mallet	—	—	—	—	1	—	—	—	1	58:600$583	52:580$807	111:181$390	111:181$390
Manobras	—	—	—	—	1	—	—	—	1	18:964$977	8:265$623	27:230$600	27:230$600
Total em 1933	8	4	2	8	4	2	—	—	28	423:948$160	431:746$275	855:694$435	30:560$515
» » 1932	8	4	2	11	6	1	1	1	34	511:970$493	537:285$830	1.049:256$323	30:860$480
Dif. para mais em 1933	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
» » menos em 1933	—	—	—	3	2	—	1	1	6	88:022$333	105:539$555	193:561$888	299$965

REPARAÇÃO MEDIA

TYPOS	I-L-1	I-L-2	I-L-3	I-L-4	I-L-5	I-L-6	I-L-7	I-L-8	I-L-9	S-I-F 2	S-I-F 3	S-I-F 9	I-F-L 1	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Consolidation	—	—	—	2	10	—	3	8	8	—	—	—	—	31	178:444$564	220:347$854	398:792$418	12:864$271
Mikado	—	—	—	—	1	5	—	—	—	—	—	7	—	13	64:541$097	81:134$831	145:675$928	11:205$840
Ten-Wheel	—	—	—	—	1	1	2	8	2	—	—	2	—	16	108:824$728	97:071$596	205:896$324	12:868$520
Mogul	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	9:434$999	6:218$152	15:653$151	15:653$151
American	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	14:241$581	7:763$583	22:005$164	11:002$582
Pacific	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	12:536$082	18:813$022	31:349$104	15:674$552
Mallet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	8:004$446	7:314$143	15.318$589	15:318$589
Manobras	—	—	—	—	—	1	1	—	3	—	—	—	—	5	25:835$531	14:792$807	40:628$338	8:125$667
Total de 1933	—	—	1	2	14	7	6	17	14	—	—	10	—	71	421:863$028	453:455$988	875:319$016	12:328$436
» » 1932	4	7	7	3	5	—	—	—	—	3	3	—	2	24	168:873$228	199:110$186	367:983$414	10:823$042
Dif. para mais em 1933	—	—	—	—	9	7	6	17	14	—	—	10	—	37	252:989$800	254:345$802	507:335$602	1:505$394
» » menos em 1933	4	7	6	1	—	—	—	—	—	3	3	—	2	—	—	—	—	—

CONTINUAÇÃO

REPARAÇÃO PEQUENA

TYPOS	I-L-4	I-L-5	I-L-6	I-L-7	I-L-8	I-L-9	S-I-L 2	S-I-L 3	S-I-L 9	I-F-L 1	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Consolidation	1	15	10	3	1	16	—	—	—	—	46	77:283$697	99:589$402	176:873$099	3:845$067
Mikado	—	—	22	—	1	1	—	—	5	—	29	53:872$386	73:375$569	127:247$955	4:387$860
Pacific	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2:206$448	1:487$842	3:694$290	1:847$145
Mastodonte	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2	6:155$341	19:435$510	25:590$851	12:795$425
Ten-Wheel	—	—	1	5	17	—	—	—	—	—	23	41:114$710	26:295$331	67:410$041	2:930$871
Mogul	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	3	1:797$000	808$032	2:605$032	868$344
American	—	—	—	—	2	—	—	1	1	—	4	6:135$466	9:659$206	15:794$672	3:948$668
Mallet	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1:898$700	4:595$838	6:494$538	6:494$538
Manobras	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	2	1:931$400	1:106$798	3:038$198	1:519$099
Total de 1933	1	18	35	8	24	18	—	1	7	—	112	192:395$148	236:353$528	428:748$676	3:828$112
» » 1932	—	24	29	13	33	20	—	—	13	—	132	196:832$933	212:482$140	409:315$073	3:100$872
Dif. para mais em 1933	1	—	6	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	727$240
» » menos em 1933	—	6	—	5	9	2	—	—	6	—	20	4:437$785	23:871$388	19:433$603	—

RESUMO

TYPOS	I-L-3	I-L-4	I-L-5	I-L-6	I-L-7	I-L-8	I-L 9	S-I-L 3	S-I-L 9	Quantidade total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Consolidation	—	3	31	20	7	1	25	—	—	87	377:181$258	475:026$080	852:207$338	9:795$487
Mallet	—	—	—	—	—	—	1	—	2	3	68:503$729	64:490$788	132:994$517	44:331$506
Mikado	—	—	1	27	—	1	2	—	13	44	157:280$144	177:280$144	334:924$782	7:611$927
Pacific	—	—	5	—	—	—	—	—	—	5	28:371$275	40:474$191	68:845$466	13:769$093
Then- Wheel	—	—	2	4	8	31	—	—	2	47	283:902$373	273:536$122	557:438$495	11:860$393
Manobras	—	—	—	2	1	1	4	—	—	8	46:731$908	24:165$228	70:897$136	8:862$142
Mogul	—	—	—	—	—	3	2	—	1	6	34:757$767	20:550$311	55:308$078	9:218$013
Mastodonte	—	—	1	1	—	—	—	—	—	2	6:155$341	19:435$510	25:590$851	12:795$425
American	1	—	—	—	—	4	—	1	1	7	34:958$047	28:597$417	63:555$464	9:079$352
Em 1933	1	3	40	54	16	41	34	1	19	209	1.038:206$336	1.123:555$791	2.161:762$127	10:343$358
Em 1932	1	2	40	53	19	56	32	1	25	229	1.092:647$048	1.170:370$611	2.263:017$659	9:882$175
Dif. para mais em 1933	—	1	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
» » menos em 1933	—	—	—	—	3	15	—	—	6	20	54:440$712	46:814$820	101:255$532	461$183

REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS DA E. F. RIO D'OURO

TYPOS	Inspectoria	Quantidade	NATUREZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	MEDIA
American.....	A. Maia	1	Rep. grande ...	14:581$000	11:174$628	25:755$628	25:755$628
Ten-Wheel.....	A. Maia	1	Rep. media...	6:004$000	4:218$442	10:222$442	10:222$442
American.....	» »	1	» »	7:027$000	3:787$247	10:814$247	10:814$247
		2	—	13:031$000	8:005$689	21:036$689	10:518$344
Mogul.....	A. Maia	2	Rep. pequena..	3:276$000	1:699$262	4:975$262	3:487$631
Ten-Wheel.....	» »	4	» »	5:935$000	1:852$930	7:787$930	1:946$982
American.....	» »	2	» »	2:047$000	978$097	3:025$097	1:512$598
		8	—	11:258$000	4:530$289	15:788$289	1:973$536

REPARAÇÃO DE CARROS DE 1m60

REPARAÇÃO GRANDE

SERIES	I-L-3	I-F-L 1	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Carros serie A.....	—	2	2	16:757$730	14:216$305	30:974$035	15:487$017
» » B.....	3	37	40	640:482$232	584:096$416	1.224:578$648	30:614$466
» » BS.....	—	6	6	41:896$162	36:732$524	78:628$686	13:104$781
» » D.....	2	15	17	103:446$444	104:744$644	207:921$088	12:230$652
» » DM.....	—	9	9	90:857$520	70:775$374	161:632$894	17:959$210
» » F.....	1	3	4	31:770$131	28:936$764	60:706$895	15:176$723
» » RT.....	—	5	5	48:418$350	41:148$592	89:566$942	17:913$388
» » P.....	—	1	1	14:017$900	20:034$459	34:052$359	34:052$359
Total de 1933.....	6	78	84	987:646$469	900:415$078	1.888:061$547	22:476$923
Total de 1932.....	7	112	119	1.114:624$080	937:392$130	2.052:016$210	17:243$833
Dif. para mais em 1933....	—	—	—	—	—	—	5:233$090
Dif. para menos em 1933...	1	34	35	126:977$611	36:977$052	163:954$663	—

REPARAÇÃO MEDIA

SERIES	X I-L 2	I-L-3	I-F-L 2	I-F-L 1	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Carro serie A.....	—	1	—	1	2	5:359$532	11:089$352	16:448$884	8:224$442
» » B.....	—	11	—	7	18	34:619$170	31:851$778	66:470$948	3:692$830
» » BD.....	—	9	—	—	9	22:879$035	29:557$038	52:436$073	5:826$230
» » BS.....	—	—	—	2	2	4:616$500	2:187$190	6:803$690	3:401$845
» » CS.....	1	—	—	—	1	751$583	408$612	1:160$195	1:160$195
» » D.....	—	34	—	9	43	93:263$570	95:806$750	189:070$320	4:396$984
» » DM.....	—	—	—	7	7	18:318$700	14:198$922	32:517$622	4:645$374
» » F.....	—	11	—	2	13	25:432$778	50:188$392	75:621$170	5:817$013
» » R.....	—	12	—	1	13	28:188$618	37:189$339	65:377$957	5:029$073
» » RT.....	—	—	—	2	2	5:605$000	3:721$961	9:326$961	4:663$480
» » S.....	—	—	—	1	1	2:292$500	153$755	2:446$255	2:446$255
» » X.....	—	1	—	—	1	1:257$700	1:706$951	2:964$651	2:964$651
» » Z.....	—	—	—	1	1	3:302$500	2:342$865	5:645$365	5:645$365
Total.....	1	79	—	33	113	245:887$186	280:402$905	526:290$091	4:657$434
Total de 1932.....	—	69	2	20	91	210:276$726	215:828$686	426:105$412	4:682$477
Dif. para mais em 1933..	1	10	—	13	22	35:610$460	64:574$219	100:184$679	—
Dif. para menos em 1933	—	—	2	—	—	—	—	—	25$043

REPARAÇÃO PEQUENA

SERIES	S I-L 2	I-L-3	I-L-4	I-F-L 1	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Carro serie A.....	—	2	—	1	3	2:008$300	2:154$123	4:162$423	1:387$474
» » B.....	—	—	—	5	5	1:902$500	4:593$556	6:496$056	1:299$211
» » BS.....	—	—	2	2	4	10:335$500	9:980$798	20:316$298	5:079$074
» » C.....	—	1	—	—	1	262$000	1:394$390	1:656$390	1:656$390
» » CS.....	1	1	—	—	2	830$833	913$727	1:744$560	872$280
» » D.....	—	11	—	3	14	4:050$994	5:093$190	9:144$184	653$156
» » DM.....	—	—	—	3	3	1:121$662	1:116$514	2:238$176	746$058
» » E.....	—	1	—	—	1	209$600	503$335	712$935	712$935
» » F.....	—	2	—	—	2	420$400	722$254	1:142$654	571$327
» » G.....	—	2	—	—	2	568$000	577$972	1:145$972	572$986
» » R.....	—	1	—	—	1	208$800	700$148	908$948	908$948
» » S.....	—	—	—	3	3	1:731$500	719$452	2:450$952	816$984
Total em 1933.....	1	21	2	17	41	23:650$089	28:469$459	52:119$548	1:271$208
Total em 1932.....	—	18	2	12	32	12:766$754	20:905$704	33:672$458	1:052$264
Dif. para mais em 1933...	1	3	—	5	9	10:883$335	7:563$755	18:447$090	218$944
Dif. para menos em 1933	—	—	—	—	—	—	—	—	—

RESUMO

SERIES	I-L-3	I-L-4	I-F-L 1	I-F-L 2	S-I-L 2	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Carro serie A.....	2	1	4	—	—	7	24:125$562	27:459$780	51:585$342	7:369$334
» » BD.....	9	—	—	—	—	9	22:879$035	29:557$038	52:436$073	5:826$230
» » C.....	1	—	—	—	—	1	262$000	1:394$390	1:656$390	1:656$390
» » RT.....	—	—	7	—	—	7	54:023$350	44:870$553	98:893$903	14:127$700
» » D.....	47	—	27	—	—	74	200:761$008	205:374$584	406:135$592	5:488$319
» » CS.....	1	—	—	—	2	3	1:582$416	1:322$339	2:904$755	968$252
» » S.....	—	—	4	—	—	4	4:024$000	873$207	4:897$207	1:224$302
» » E.....	1	—	—	—	—	1	209$600	503$335	712$935	712$935
» » R.....	11	—	1	—	—	12	26:083$602	34:686$582	60:770$184	5:064$182
» » Z.....	2	—	1	—	—	3	5:616$316	5:545$770	11:162$086	3:720$695
» » BS.....	—	3	9	—	—	12	56:848$162	48:900$512	105:748$674	8:645$723
» » B.....	14	—	47	—	—	61	677:003$902	620:541$750	1.297:545$652	21:261$404
» » DM.....	—	—	19	—	—	19	110:297$882	86:090$810	196:388$692	10:336$247
» » F.....	14	—	5	—	—	19	57:623$309	79:847$410	137:470$719	7:230$038
» » G.....	2	—	—	—	—	2	568$000	577$972	1:145$972	572$986
» » X.....	1	—	—	—	—	1	1:257$700	1:706$951	2:964$651	2:964$651
» » P.....	—	—	1	—	—	1	14:017$900	20:034$459	34:052$359	34:052$359
Total de 1933....	105	4	125	—	2	236	1.257:183$744	1.209:287$442	1.466:471$186	10:451$149
Total de 1932.....	94	1	144	2	1	242	1.337:667$560	1.174:126$520	2.511:794$080	10:379$315
Dif. p/ mais em 1933...	11	3	—	—	1	—	—	35:160$922	—	71$834
Dif. p/ menos em 1933 .	—	—	19	2	—	6	80:483$816	—	45:322$894	—

REPARAÇÃO DE CARROS DA BITOLA DE 1m,00 — EM 1933

REPARAÇÃO GRANDE

SERIES	I-I-8	I-I-9	I-F-L 1	I-F-L 2	S-I-L 2	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Carro Serie B	10	1	—	—	—	11	88:217$500	76:422$397	164:639$897	14:967$263
» » D	5	1	—	—	—	6	45:546$250	40:363$073	85:909$323	14:318$220
» » P	—	—	—	1	—	1	9:844$596	27:942$751	37:787$347	37:787$347
» » CS	—	1	—	—	—	1	5:002$500	5:636$046	10:638$546	10:638$546
Total em 1933	15	3	—	1	—	19	148:610$846	150:364$267	298:975$113	15:735$532
Total em 1932	19	1	1	4	1	26	221:306$835	222:776$745	444:083$580	17:080$138
Dif. p/ mais em 1933	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Dif. p/ menos em 1933	4	—	1	3	1	7	72:695$989	72:412$478	145:108$467	1:344$606

REPARAÇÃO MEDIA

SERIES	I-I-3	I-I-4	I-I-8	I-I-9	I-F-L 2	S-I-L 2	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Carro serie A	—	..	1	—	4	—	5	14:880$250	20:981$294	35:861$544	7:172$308
» » B	—	—	3	2	28	8	41	77:907$165	148:915$898	226:823$063	5:532$269
» » D	2	—	4	2	19	5	32	55:230$853	58:881$140	114:111$993	3:565$999
» » F	—	—	—	1	10	2	13	20:997$540	34:446$344	55:443$884	4:264$914
» » G	—	—	—	1	—	—	1	1:770$000	1:678$456	3:448$456	3:448$456
» » BD	1	—	—	2	2	2	7	15:723$100	18:571$493	34:294$593	4:899$227
» » DM	—	—	—	—	2	—	2	3:806$250	6:373$863	10:180$113	5:090$056
Total de 1933	3	—	8	8	65	17	101	190:315$158	289:848$488	480:163$646	4:754$095
Total de 1932	1	1	18	—	57	1	78	128:637$102	159:694$319	288:331$421	3:696$557
Dif. p/ mais em 1933	2	—	—	8	8	16	23	61:678$056	130:154$169	191:832$225	1:057$538
Dif. p/ menos em 1933	—	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—

REPARAÇÃO PEQUENA

SERIES	I-I-4	I-I-8	I-I-9	I-F-L 2	S-I-L 2	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Carro serie A	—	—	—	1	—	1	712$250	858$562	1:570$812	1:570$812
» » B	—	—	—	3	3	6	3:751$122	5:046$499	8:797$621	1:466$270
» » C	—	1	—	—	—	1	320$000	350$637	670$637	670$637
» » D	1	1	1	5	—	8	6:210$000	15:295$842	21:205$842	2:688$230
» » E	—	—	—	1	—	1	218$000	548$519	766$519	766$519
» » F	—	—	1	8	3	12	7:101$707	7:411$861	14:513$568	1:209$380
» » G	—	—	—	1	—	1	571$000	2:256$558	2:827$558	2:827$558
» » P	—	—	—	—	1	1	280$000	636$686	916$686	916$686
» » BD	—	—	—	—	1	1	473$500	544$607	1:018$107	1:018$107
Total em 1933	1	2	2	19	8	32	19:637$579	32:949$771	52:587$350	1:640$229
Total em 1932	2	9	—	28	—	39	25:632$254	50:145$921	75:778$175	1:943$030
Dif. para mais em 1933	—	—	2	—	8	—	—	—	—	—
Dif. para menos em 1933	1	7	—	9	—	7	5:994$675	17:196$150	23:190$825	302$801

Continua

RESUMO

Fim

SERIES	I-L-3	I-L-4	I-L-8	I-L-9	S-I-L 2	I-F-L 2	I-F-L 1	Quant. Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Carro serie B.....	—	—	13	3	11	31	—	58	169:875$787	230:384$794	400:260$581	6:901$044
» » P.....	—	—	—	—	1	1	—	2	10:124$596	28:579$437	38:704$033	19:352$016
» » A.....	—	—	1	—	—	5	—	6	15:592$500	21:839$856	37:432$356	6:238$726
» » F.....	—	—	—	2	5	18	—	25	28:099$247	41:858$205	69:957$452	2:798$298
» » D.....	2	1	10	4	5	24	—	46	106:988$103	114:540$055	221:528$158	4:815$829
» » DM....	—	—	—	—	—	2	—	2	3:806$250	6:373$863	10:180$113	5:090$056
» » BD.....	1	—	—	2	3	2	—	8	16:196$600	19:116$100	35:312$700	4:414$087
» » C.....	—	—	1	—	—	—	—	1	320$000	350$637	670$637	670$637
» » CS.....	—	—	—	1	—	—	—	1	5:002$500	5:636$046	10:638$546	10:638$546
» » G.....	—	—	—	1	—	1	—	2	2:341$000	3:935$014	6:276$014	3:138$007
» » E.....	—	—	1	—	—	—	—	1	218$000	548$519	766$519	766$519
Em 1933.....	3	1	26	13	25	84	—	152	358:564$583	473:162$526	831:727$109	5:471$888
Em 1932.....	1	1	50	1	2	87	1	143	375:576$191	432:616$985	808:092$176	5:650$995
Dif. para mais.....	2	—	—	12	23	—	—	9	—	40:545$541	23:634$933	—
Dif. para menos.....	—	—	24	—	—	3	1	—	17:011$608	—	—	179$107
Rep. de Auto-Motriz de 1m,00; 9.ª S-I-L. 112 — L.....	...	...	...	...	...	...	...	1	3:615$435	2:620$861	6:236$296	6:236$296

REPARAÇÃO DE CARROS DA E. F. RIO D'OURO

SERIES	Inspectoria	Quantidade	Natureza	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Serie B.....	A. Maia	1	Rep. grande..	5:741$000	4:928$996	10:669$996	10:669$996
» D.....	» »	2	» »	10:056$000	11:605$759	21:661$759	10:830$879
		3	—	15:797$000	16:534$755	32:331$755	10:777$251
Serie D.....	A. Maia..	1	Rep. pequena	236$000	580$249	816$249	816$249

REPARAÇÃO DE VAGÕES 1m, 60

REPARAÇÃO GRANDE

SERIES	I-L-3	I-F-L 1	I-F-L 2	I-L-2	S-I-L 2	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Vagão serie NB.....	—	1	—	—	—	1	2:096$500	3:165$561	5:262$061	5:262$061
» » NL.....	—	11	4	—	—	15	41:630$500	51:653$915	93:284$415	6:218$961
» » NS.....	—	2	—	—	—	2	7:298$100	11:220$044	18:518$144	9:259$072
» » VF.....	2	—	—	—	—	2	6:150$207	14:796$177	20:946$384	10:473$192
» » VK.....	—	8	—	—	—	8	24:896$750	28:100$856	52:997$606	6:624$700
» » H.....	—	1	—	—	—	1	2:143$750	1:395$786	3:539$536	3:539$536
» » VM.....	—	1	—	—	—	1	3:204$500	4:551$287	7:755$787	7:755$787
» » T.....	—	2	2	—	—	4	8:868$666	3:684$562	12:553$228	3:138$307
» » V.....	—	3	1	—	—	4	9:084$375	13:927$596	23:011$971	5:752$992
» » N.....	—	2	—	—	—	2	7:916$000	11:216$744	19:132$744	9:566$372
» » VQ.....	1	—	—	—	—	1	2:597$632	2:808$944	5:406$576	5:406$576
» » ND.....	—	2	—	—	—	2	4:839$000	7:241$463	12:080$463	6:040$231
» » VA.....	—	1	1	—	—	2	4:476$625	8:351$377	12:828$002	6:414$001
» » VE.....	—	1	—	—	—	1	4:002$500	4:383$863	8:386$363	8:386$363
» » NA.....	—	1	—	—	—	1	2:381$100	542$459	2:923$559	2:923$559
» » VC.....	—	1	—	—	—	1	5:310$000	6:837$001	12:147$001	12:147$001
» » S. Paulo Rail..	—	1	—	—	—	1	2:435$750	1:816$792	4:252$542	4:252$542
Total de 1933.....	3	38	8	—	—	49	139:331$955	175:694$427	315:026$382	6:429$109
Total de 1932.....	3	46	3	2	1	55	153:440$322	231:653$782	385:094$104	7:001$711
Dif. para mais em 1933....	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—
Dif. para menos em 1933 .	—	8	—	2	1	6	14:108$367	55:959$355	70:067$722	572$602

REPARAÇÃO MEDIA

SERIES	I-L-2	I-L-3	S-I-L 2	I-F-L 1	I-F-L 2	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Vagão serie H.....	—	16	—	—	—	16	13:826$093	47:398$677	61:224$770	3:826$548
» » NL.....	—	1	—	48	—	49	59:295$145	79:498$678	138:793$823	2:832$527
» » VK.....	—	—	—	8	—	8	9:964$500	10:548$887	20:513$387	2:564$173
» » VA.....	—	6	—	5	37	48	45:867$900	56:732$711	102:600$611	2:137$512
» » NS.....	—	—	—	1	—	1	1:709$500	3:030$882	4:740$382	4:740$382
» » V.....	—	4	4	20	—	28	29:718$648	48:107$935	77:826$583	2:779$520
» » N.....	—	—	—	14	—	14	16:389$750	24:276$985	40:666$735	2:904$766
» » T.....	—	—	—	18	—	18	18:362$250	36:567$813	54:930$063	3:051$670
» » VM.....	—	—	—	2	—	2	1:412$000	713$090	2:125$090	1:062$545
» » M.....	—	1	—	2	—	3	2:898$900	3:250$501	6:149$401	2:049$800
» » VS.....	1	—	—	1	—	2	2:363$833	1:312$688	3:676$521	1:838$260
» » QS.....	—	1	1	—	—	2	1:568$100	1:435$377	3:003$477	1:501$738
» » TS.....	—	—	2	8	—	10	12:343$500	17:888$677	30:232$177	3:023$217
» » NA.....	—	1	—	15	—	16	19:018$314	9:369$102	28:387$416	1:774$213
» » ND.....	—	7	—	12	—	19	22:367$120	30:654$713	53:021$833	2:790$622
» » VF.....	—	19	—	—	—	19	20:203$671	49:278$927	69:482$598	3:656$978
» » NB.....	—	—	—	4	—	4	4:312$000	5:690$386	10:002$386	2:500$596
» » VC.....	—	4	—	7	—	11	10:664$517	9:602$425	20:266$942	1:842$449
» » VB.....	—	—	—	3	—	3	3:396$000	2:751$835	6:147$835	2:058$278
» » MS.....	—	—	1	—	—	1	718$500	794$603	1:513$103	1:513$103
» » Q.....	—	1	1	—	—	2	2:180$215	2:573$152	4:753$367	2:376$683
» » NC.....	—	—	—	1	—	1	706$000	765$196	1:471$196	1:471$196
» » HJ.....	—	2	—	—	—	2	1:721$100	4:656$300	6:377$400	3:188$700
» » TG.....	—	—	—	1	—	1	748$500	1:780$340	2:528$840	2:528$840
» » C.º Paulista...	—	—	—	1	—	1	1:550$500	81$076	1:631$576	1:631$576
Total de 1933.....	1	63	9	171	37	281	303:306$556	448:754$956	752:061$512	2:676$375
Total de 1932.....	1	108	144	174	32	459	315:636$659	550.249$998	865:886$657	1:886$464
Dif. para mais em 1933....	—	—	—	—	5	—	—	—	—	789$911
Dif. para menos em 1933 ..	—	45	135	3	—	178	12:330$103	101:495$042	113:825$145	—

REPARAÇÃO PEQUENA

Continuação

SERIES	I-L-2	I-L-3	I-L-4	S-I-L 2	I-F-L 1	L-F-L 2	I-L-2	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Vagão serie H.....	11	147	—	5	—	—	—	163	36:569$782	64:400$277	100:970$059	619$448
» » HJ.....	1	7	—	—	—	—	—	8	2:412$400	4:337$826	6:750$226	843$777
» » J.....	4	1	—	—	—	—	—	5	1:162$600	3:160$643	4:323$243	864$648
» » M.....	—	4	—	—	5	—	—	9	3:111$950	4:012$086	7:124$036	791$559
» » MS.....	—	—	—	1	—	—	—	1	679$750	430$788	1:110$538	1:110$538
» » N.....	13	10	—	—	9	4	—	36	8:728$398	14:259$979	22:988$377	638$566
» » NA.....	14	5	—	—	17	4	—	40	10:324$459	5:475$186	15:799$645	369$991
» » NB.....	2	3	—	1	2	—	—	8	2:085$225	2:480$718	4:565$943	570$782
» » NC.....	—	—	—	—	2	—	—	2	409$000	—	409$000	204$000
» » ND.....	3	7	—	6	5	—	—	21	4:448$047	5:881$426	10:329$473	515$689
» » NL.....	6	16	—	2	16	—	—	40	11:064$566	14:739$842	24:804$408	620$110
» » NS.....	—	2	—	—	—	—	—	2	328$200	407$732	735$932	367$900
» » P.....	—	—	—	1	—	—	—	1	250$600	526$872	777$472	777$472
» » Q.....	2	3	—	15	—	—	—	20	4:854$617	5:333$776	10:188$393	509$419
» » QS.....	—	2	—	2	—	—	—	4	1:734$731	2:522$914	4:257$645	1:164$411
» » T.....	11	9	—	50	19	—	—	89	15:790$444	35:837$977	51:628$521	580$095
» » TG.....	—	—	—	—	2	—	—	2	755$000	876$365	1:631$365	815$682
» » TS.....	2	3	—	5	3	—	—	13	4:846$066	8:108$588	12:954$654	996$511
» » V.....	29	20	1	47	5	—	—	102	22:715$254	39:991$235	62:706$489	614$769
» » VA.....	53	8	—	33	9	49	—	152	40:896$295	85:361$744	126:258$039	830$644
» » VB.....	10	58	—	9	3	—	—	80	18:851$319	21:449$493	40:300$812	503$760
» » VC.....	2	3	—	25	2	1	—	33	5:711$991	7:279$151	12:991$142	393$670
» » VF.....	—	13	—	1	—	—	—	14	7:048$583	18:429$005	25:477$588	1:819$827
» » VK.....	30	6	—	1	1	—	—	38	7:253$549	8:187$844	15:441$393	406$352
» » VM.....	16	10	—	31	1	—	—	58	9:496$327	22:287$645	31:783$972	549$723
» » VS.....	—	—	—	3	—	—	—	3	632$500	1:312$245	1:944$745	648$348
Total em 1933	209	337	1	238	101	58	—	944	222:161$753	377:091$357	598:253$110	633$742
Total em 1932	—	228	3	187	116	57	2	593	236:933$898	437:464$428	674:398$326	1:137$266
Dif. p/ mais em 1933..	209	109	—	51	—	1	—	351	—	—	—	—
Dif. p/ menos em 1933	—	—	2	—	15	—	2	—	14:772$145	60:373$071	76:145$216	503$524

RESUMO

Fim

SERIES	I-L-1	I-L-3	I-L-4	S-I-L 2	I-F-L 1	I-F-L 2	I-L-2	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Vagão serie NB.....	2	3	—	1	7	—	—	13	8:493$725	11:336$665	19:830$390	1:525$415
» » H.....	11	163	—	5	1	—	—	180	52:539$625	113:194$540	165:734$165	920$745
» » VA.....	53	14	—	33	15	87	—	202	91:240$820	150:445$832	241:686$652	1:196$468
» » N.....	13	10	—	4	20	5	—	52	33:034$148	49:753$708	82:787$856	1:584$382
» » NA.....	14	6	—	4	33	—	—	57	31:723$873	15:386$747	47:110$630	828$256
» » NL.....	6	17	—	2	79	—	—	104	110:990$211	145:892$435	256:882$646	2:470$025
» » T.....	11	8	—	40	38	—	—	97	44:271$960	75:617$224	119:889$184	1:235$971
» » TS.....	2	3	—	7	12	—	—	24	17:751$066	26:823$630	44:574$696	1:857$279
» » VK.....	31	6	—	1	16	—	—	54	42:114$799	46:837$587	88:952$386	1:647$266
» » Q.....	2	4	—	16	—	—	—	22	7:034$832	7:906$928	14:941$760	679$171
» » V.....	29	24	1	44	29	8	—	135	61:518$277	102:026$766	163:545$043	1:211$444
» » VB.....	10	58	—	9	7	—	—	84	22:247$319	24:201$328	46:448$647	552$960
» » ND.....	3	14	—	6	19	—	—	42	31:654$167	43:777$602	75:431$769	1:795$994
» » VM.....	15	8	—	31	5	—	—	59	14:113$127	27:552$022	41:665$149	706$189
» » M.....	—	5	—	—	7	—	—	12	6:010$850	7:262$587	13:273$437	1:106$115
» » VF.....	—	34	—	1	—	—	—	35	33:402$461	82:504$109	115:906$570	3:311$616
» » VC.....	6	7	—	18	6	2	—	39	20:541$010	22:544$379	43:085$389	1:104$753
» » MS.....	—	—	—	7	1	—	—	8	1:825$248	1:604$986	3:430$234	428$779
» » VQ.....	—	1	—	—	—	—	—	1	2:597$632	2:808$944	5:406$576	5:406$576
» » TG.....	—	—	—	11	2	—	—	13	942$000	1:830$340	2:772$340	213$257
» » HJ.....	—	8	—	—	—	—	—	8	3:633$300	8:420$841	12:054$141	1:506$768
» » J.....	5	2	—	—	—	—	—	7	1:662$800	3:733$928	5:396$728	770$961
» » NS.....	—	2	—	1	3	—	—	6	10:044$300	15:453$261	25:497$561	4:249$593
» » QS.....	—	3	—	3	—	—	—	6	3:302$831	3:958$291	7:261$122	1:210$187
» » VE.....	—	—	—	—	1	—	—	1	4:002$500	4:383$863	8:386$363	8:386$363
» » VS.....	1	—	—	3	1	—	—	5	2:996$333	2:624$933	5:621$266	1:124$253
» » S. Paulo 3.544	—	—	—	—	2	—	—	2	3:986$250	1:897$868	5:884$818	2:942$659
» » NC.....	—	—	—	—	2	1	—	3	1:115$000	765$196	1:880$196	626$732
Total em 1933	214	400	1	247	306	103	—	1.271	664:790$464	1.000:546$540	1.665:337$004	1:310$257
Total em 1932	—	342	16	316	338	95	4	1.111	706:635$453	1.220:331$789	1.926:967$242	1:734$443
Dif. p/ mais em 1933...	214	58	—	—	—	8	—	160	—	—	—	—
Dif. p/ menos em 1933.	—	—	15	69	32	—	4	—	41:844$989	219:785$249	261:630$238	424$186

REPARAÇÃO DE VAGÕES DA BITOLA DE 1m,00 — EM 1933

REPARAÇÃO GRANDE

SERIES	I-F-L 2	S-I-L 2	S-I-I. 3	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Vagão serie E	—	1	—	1	2:973$973	1:576$339	4:550$312	4:550$312
» » VB	1	—	—	1	2:704$500	3:420$217	6:124$717	6:124$717
» » VM	2	—	—	2	4:258$387	14:198$702	18:457$089	9:228$544
Total em 1933	3	1	—	4	9:936$860	19:195$258	29:132$118	7:283$029
Total em 1932	3	1	1	5	10:724$703	23:449$845	34:174$548	6:834$909
Dif. p/ mais em 1933	—	—	—	—	—	—	—	449$120
Dif. p/ menos em 1933	—	—	1	1	787$843	4:254$587	5:042$430	—

REPARAÇÃO MEDIA

SERIES	I-L-4	I-L-5	I-L-6	I-L-8	I-L-9	I-F-L 2	S-I-L 2	S-I-L 3	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Vagão serie E	—	—	—	—	—	—	2	—	2	3:696$430	3:443$529	7:139$959	3:569$979
» » H	—	—	5	—	—	—	4	—	9	6:686$997	14:575$868	21:262$865	2:362$540
» » T	—	—	1	—	—	—	5	1	7	5:257$454	6:333$138	11:590$592	1:655$798
» » V	2	—	5	4	—	—	5	—	16	11:626$332	34:368$646	45:994$978	2:874$686
» » NA	—	—	1	—	1	4	—	—	6	5:011$158	7:857$031	12.868$189	2:144$698
» » NB	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1:165$625	3:218$435	4:384$060	4:384$060
» » NL	—	—	3	—	—	—	—	—	3	2:178$633	4:706$786	6:885$419	2:295$139
» » NM	—	—	5	—	1	—	5	—	11	7:817$954	13:009$968	20:827$922	1:893$447
» » VA	—	—	3	—	—	1	—	—	4	3:761$616	5:049$585	8:811$201	2:202$800
» » VB	—	—	3	—	—	1	—	—	4	2:886$533	4:710$287	7:596$820	1:899$205
» » VM	—	—	24	—	—	1	—	—	25	21:224$741	55:874$746	77:099$487	3:083$979
» » VS	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1:403$731	1:029$523	2:433$254	2:433$254
» » OT	—	—	3	—	—	—	6	—	9	7:351$094	9:107$741	16:458$835	1:828$759
E. F. Leopoldina	—	—	—	—	—	—	3	—	3	4:878$559	2:040$706	6:919$265	2:306$421
Total de 1933	2	—	53	4	4	7	30	1	101	84:946$857	165:325$989	250:272$846	2:477$949
Total de 1932	—	2	53	6	—	18	26	1	106	97:153$780	214:934$129	312:087$909	2:944$226
Differença para mais em 1933	2	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—
Differença para menos em 1933	—	2	—	2	—	11	—	—	5	12:206$923	49:608$140	61:815$063	466$277

REPARAÇÃO PEQUENA

Continuação

SERIES	I-L-4	I-L-6	I-L-8	I-L-9	I-F-L 1	S I-L 2	S-I-L 3	S-I-L 9	Total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
Vagão serie H	1	94	—	—	—	8	—	—	103	32:473$135	78:624$539	111:097$674	1:078$618
» » T	—	78	—	—	—	25	—	—	103	24:693$207	77:394$013	102:087$220	991$138
» » V	6	39	—	1	—	23	—	—	69	20:131$536	45:922$434	66:053$970	957$304
» » HJ	—	11	—	—	—	1	—	—	12	4:097$215	11:224$172	15:321$387	1:276$782
» » NA	—	7	—	—	60	46	—	—	113	21:149$091	31:665$818	52:814$909	467$389
» » NB	—	7	—	—	—	—	—	—	7	2:101$266	5:107$212	7:208$478	1:029$783
» » NL	—	9	—	—	—	—	—	—	9	4:409$033	14:301$861	18:710$894	2:078$988
» » NM	—	34	—	1	—	9	—	—	44	14:808$482	39:067$778	53:876$260	1:224$460
» » OO	—	2	—	—	—	—	—	—	2	537$333	1:557$758	2:095$091	1:047$545
» » OT	1	47	—	—	1	23	—	2	74	22:266$836	56:221$854	78:488$690	1:060$658
» » TA	—	1	—	—	—	—	—	—	1	209$000	827$578	1:036$578	1:036$578
» » TG	—	4	—	—	—	—	—	—	4	867$566	1:385$829	2:253$395	563$349
» » TS	—	1	—	—	—	—	—	—	1	183$000	681$832	864$832	864$832
» » VA	—	18	—	—	—	4	—	—	22	6:855$664	15:339$550	22:195$214	1:008$873
» » VB	—	4	—	—	—	—	—	—	4	1:992$032	2:956$440	4:948$472	1:272$118
» » VF	—	1	—	—	—	4	—	—	5	1:367$249	2:911$540	4:278$789	855$757
» » VM	—	13	—	—	—	6	—	—	19	6:217$930	13:997$595	20:215$525	1:063$968
» » VS	—	—	—	—	—	2	—	—	2	819$416	1:751$461	2:570$877	1:285$438
Total em 1933	8	370	—	2	61	151	—	2	594	165:178$991	400:939$264	566:118$255	953$061
Total em 1932	5	390	2	—	100	105	2	—	604	184:626$338	465:073$613	649:699$951	1:075$662
Differença para mais em 1933	3	—	—	2	—	46	—	2	—	—	—	—	—
Differença para menos em 1933	—	20	2	—	39	—	2	—	10	19:447$347	64:134$349	83:581$696	122$601

RESUMO

Fim

SERIES	I-L-5	I-L-4	I-L-6	I-L-8	I-L-9	S-I-L 2	S-I-L 3	S-I-L 9	I-F-L 2	Quant. total	Pessoal	Material	TOTAL	Média
H	—	1	99	—	—	12	—	—	—	112	39:160$132	93:200$407	132:360$539	1:181$790
NA	—	—	21	—	—	4	—	—	5	30	10:617$280	20:389$135	31:006$415	1:033$547
ET	—	1	50	—	—	29	—	2	1	83	29:617$930	65:329$595	94:947$525	1:143$946
VM	—	—	36	—	—	6	—	—	3	45	30:922$958	82:332$887	113:255$845	2:516$796
OM	—	—	35	—	2	14	—	—	—	51	22:626$436	52:077$746	74:704$182	1:464$788
V — E. F. Leopoldina	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	4:878$559	2:040$706	6:919$265	2:306$422
V	—	8	43	3	1	30	—	—	—	85	29:249$202	64:452$701	93:701$903	1:102$375
NL	—	—	12	—	—	—	—	—	—	12	6:587$666	19:008$647	25:596$313	2:133$026
VB	—	—	6	—	—	—	—	—	2	8	6:826$465	10:624$009	17:450$474	2:181$309
T	—	—	79	—	—	30	1	—	—	110	29:950$661	83:727$151	113:677$812	1:033$435
NA	—	—	8	—	—	46	—	—	64	118	25:308$249	38:578$749	63:886$998	541$415
VF	—	—	1	—	—	4	—	—	—	5	1:367$249	2:911$540	4:278$789	855$758
E	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	6:670$403	5:019$868	11:690$271	3:896$757
TS	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	183$000	681$832	864$832	864$832
HJ	—	—	11	—	—	1	—	—	—	12	4:097$215	11:224$172	13:321$387	1:276$749
VS	—	—	4	—	1	2	—	—	—	7	2:223$147	2:780$984	5:004$131	714$876
OO	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	537$333	1:557$758	2:095$091	1:047$545
NB	—	—	7	—	—	—	—	—	—	7	2:101$266	5:107$212	7:208$478	1:029$782
TG	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4	867$566	1:385$829	2:253$395	563$349
TA	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	209$000	827$578	1:036$578	1:036$578
Em 1933	—	10	420	3	4	184	1	2	75	699	254:001$717	563:258$506	817:260$223	1:169$184
Em 1932	2	5	443	10	—	132	2	—	120	714	292:434$822	703:457$587	995:892$409	1:394$808
Differença para mais	—	5	—	—	4	52	—	2	—	—	—	—	—	—
Differença para menos	—	—	23	7	—	—	1	—	45	15	38:433$105	140:199$081	178:632$186	225$624

REPARAÇÃO DO MATERIAL RODANTE PELA INDUSTRIA PARTICULAR EM 1933

	CARROS DA BITOLA DE 1m,60					CARROS DA BITOLA DE 1m,00			
	SERIE B	SERIE D	CUSTO DA REPARAÇÃO Por vehiculo	CUSTO DA REPARAÇÃO Total		SERIE B	SERIE D	CUSTO DA REPARAÇÃO Por vehiculo	CUSTO DA REPARAÇÃO Total
Cia. Geral de Material Rodante	8	—	29:710$000	237:680$000		—	—	—	—
» » » » »	5	—	29:725$000	148:625$000		—	—	—	—
	13	—	—	386:305$000		—	—	—	—
Cia. Pullman Standard Car Export, Corporation	—	1	21:790$000	21:790$000		—	4	17:000$000	68:000$000
» » » » » »	—	2	21:780$000	43:560$000		—	—	—	—
» » » » » »	—	2	21:795$000	43:590$000		—	—	—	—
» » » » » »	—	1	21:785$000	21:785$000		—	—	—	—
	—	6	—	130:725$000		—	4	—	68:000$000
Cia Santa Mathilde	—	4	21:795$000	87:180$000		2	—	23:000$000	46:000$000
» » »	—	10	19:720$000	197:200$000		—	—	—	—
» » »	—	2	21:790$000	43:580$000		—	—	—	—
	—	16	—	327:960$000		2	—	—	46:000$00
Vagões da Bitola de 1m,60:	SERIE H	SERIE VM	SERIE VK						
Cia. Sorocabana Mat. Ferroviario S/A	13	—	—	8:800$000	114:400$000				
» » » » »	—	10	—	19:990$000	119:900$000				
» » » » »	—	—	17	14:960$000	254:320$000				
	13	10	17	—	488:620$000				

RESUMO		Quantidade	Importancia	Parcial	Total Geral
Cia. Geral de Material Rodante	Carros de 1,60	13	386:305$000	386:305$000	—
Cia. Pullman S. A. E. Corporation	» » 1,60	6	130:725$000	—	—
» » » » » »	» » 1,00	4	68:000$000	198:725$000	—
Cia. Santa Mathilde	» » 1,60	16	327:960$000	—	—
» » »	» » 1,00	2	46:000$000	373:960$000	—
Cia. Santa Mathilde Ferroviario S/A	Vagões.. » 1,60	40	488:620$000	488:620$000	1.447:610$000

REPARAÇÃO DO MATERIAL RODANTE DA E. F. RIO D'OURO DURANTE O ANNO DE 1933

HISTORICO	INSPECT.	Quantidade	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	MEDIA
Locomotivas de 1m,00	A. Maia	11	38:870$000	23:710$606	62:580$606	5:689$146
Carros de 1m,00	» »	4	16:033$000	17:115$004	33:148$004	8:287$001
Vagões de 1m,00	» »	—	—	—	—	—
Auto-motrizes de 1m,00	» »	—	—	—	—	—

CONSERVAÇÃO DE LOCOMOTIVAS DE 1m,60 EM 1933

TYPOS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
American	139:923$283	140:402$450	280:325$73[illegible]
Mallet	63:092$387	58:091$155	121:183$54[illegible]
Ten-Wheel	191:710$249	286:960$960	478:671$209
Pacific	182:012$419	292:015$879	474:028$29[illegible]
Mogul	95:193$029	76:040$037	171:233$066
Consolidation	311:702$897	460:347$325	772:050$222
Prairie	74:253$500	57:630$219	131:883$719
Manobras	17:386$134	3:626$295	21:012$429
Mikado	110:074$762	183:169$622	293:254$384
Mastodonte	28:938$475	33:734$978	62:673$453
Total em 1933	1.214:287$135	1.592:018$920	2.806:306$055
Total em 1932	1.119:293$962	1.370:212$644	2.489:506$606
Differença para mais em 1933	94:933$173	221:806$276	316:799$449
Differença para menos em 1933	—	—	—
CONSERVAÇÃO DE LOCOMOTIVAS DE 1m,00. Em 1933			
Consolidation	141:023$660	197:904$450	338:928$110
Pacific	12:211$446	12:779$096	24:990$542
Ten-Wheel	104:282$887	106:674$137	210:957$024
Manobras	7:098$714	7:462$595	14:561$309
Mastodonte	6:790$117	6:440$478	13:230$595
Mikado	73:748$309	112:086$191	185:834$500
Cremalheira	10:433$000	5:349$396	15:782$396
Mogul	2:569$811	1:982$497	4:552$308
American	5:749$510	15:436$667	21:186$177
Mallet	5:885$149	6:224$304	12:109$453
Total em 1933	369:792$603	472:339$811	842:132$414
Total em 1932	393:941$507	455:530$807	849:472$314
Differença para mais em 1933	—	16:809$004	—
Differença para menos em 1933	24:148$904	—	7:339$900
CONSERVAÇÃO DE AUTO-MOTRIZ DE 1m,60 EM 1933			
Total em 1933	8:023$031	9:055$819	17:078$850
Total em 1932	8:139$076	7:183$257	15:322$333
Differença para mais em 1933	—	1:872$562	1:756$517
Differença para menos em 1933	116$045	—	—
CONSERVAÇÃO DE AUTO-MOTRIZ DE 1m,00 EM 1933			
Total em 1933	10:298$248	7:781$036	18:079$284
Total em 1932	7:298$220	3:815$204	11:113$424
Differença para mais em 1933	3:000$028	3:965$832	6:965$860
Differença para menos em 1933	—	—	—

CERTADORES DA TRACÇÃO

H	GRAXA		KEROZENE		DIVERSOS	TOTAL DE		TOTAL GERAL
	Quantid.	Import.	Quantid.	Import.		PESSOAL	MATERIAL	
D. Pedr	346,000	483$900	486,000	540$000	304:200$559	343:166$428	353:989$115	697:155$543
São Di	228,500	742$950	342,000	378$000	822:191$198	65:235$000	824:118$148	889:353$148
Santa C	10,000	10$000	57,000	83$800	275$999	19:416$000	1:240$699	20:656$699
Belem..	50,000	50$000	130,000	126$000	6:099$627	20:221$000	10:615$627	30:836$627
Barra..	132,000	139$200	29,000	27$640	14:592$014	22:781$734	19:930$209	42:711$943
Entre R	16,000	33$072	22,000	17$600	11:863$585	17:944$489	15:259$917	33:204$406
Juiz de	2,000	4$134	4,000	3$200	2:626$715	15:622$000	2:770$049	18:392$049
Santos	14,000	14$256	—	—	2:262$666	8:335$387	2:340$700	10:676$087
Sitio...	25,500	27$405	—	—	1:759$336	3:687$260	2:069$253	5:756$513
Lafayet	11,000	11$400	15,000	16$300	2:158$497	19:606$774	9:264$245	28:871$019
Bello H	287,000	255$500	30,000	29$000	12:028$676	38:181$710	19:875$976	58:057$686
Barra M	2,000	2$017	—	—	948$855	880$666	1:292$172	2:172$838
Cruzeir	—	—	—	—	236$702	11:396$528	236$702	11:633$230
Cachoei	18,000	18$324	—	—	1:384$882	12:139$980	3:905$908	16:045$888
Jacareh	7,000	8$904	—	—	828$324	12:992$800	1:637$386	14:630$186
Norte..	72,000	70$656	71,000	76$396	28:642$858	21:425$100	39:061$630	60:486$730
Deodor	29,000	48$400	10,000	12$000	50$473	3:286$000	271$021	3:557$021
TO	250,000	1:920$118	1.196,000	1:309$936	1.212:150$968	636:318$856	1.307:878$757	1.944:197$613
TO	225,500	1:437$049	852,000	768$784	118:540$042	281:029$987	239:127$953	520:157$940
Dit. par	—	483$069	344,000	541$152	1.093:610$926	355:288$869	1.068:750$804	1.424:039$673
Dif. par	75,500	—	—	—	—	—	—	—

CONSERVAÇÃO DE MATERIAL RODANTE PELOS POSTOS DE CONCERTADORES DA TRACÇÃO

CARROS DA BITOLA DE 1m,60

HISTORICO	LUBRIFICANTES										ESTOPAS DE				GRAXA		KEROSENE		TOTAL DE			
	OLEO DE CARRO		OLEO DE MACHINA		OLEO DE CANDEIA		OLEO DE DINAMO		Oleo [illegible]		LA		ALGODÃO						DIVERSOS	OFFICINA	MATERIAL	TOTAL GERAL
	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia				
D. Pedro II	37 575 100	42 [illegible]									5 711 100	11 [illegible]	[illegible]	4 717$500	316 000	18 [illegible]	480 000	500$000	531 200$520	341 [illegible]	351 [illegible]	697 [illegible]
São Diogo	15 100	[illegible]			30 000	225$000	[illegible]	29$[illegible]	10 000	11$000			380 000	521$000	228 200	71 [illegible]	142 000	375$000	822 191$[illegible]	[illegible]	824 118$118	[illegible]
Santa Cruz	800 000	180$000									200 000	[illegible]	100 000	70$000	110 000	110$000	37 000	85$000	275$[illegible]	19 410$000	1 210$[illegible]	20 [illegible]
Belem	4 000 000	2 [illegible]									800 000	1 [illegible]	140 000	610$000	260 000	50$000	[illegible]	120$000	6 [illegible]	20 221$800	10 [illegible]	30 [illegible]
Barra	5 526 100	2 [illegible]	305 000	[illegible]							1 100 000	2 [illegible]	287 000	[illegible]	132 400	130$500	24 000	273$000	11 [illegible]	22 [illegible]	19 [illegible]	42 [illegible]
Entre Rios	3 [illegible]	2 [illegible]	16 000	18$000							501 000	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	16 000	[illegible]	22 000	175$000	11 [illegible]	17 911$180	13 [illegible]	33 [illegible]
Ponte de Pira	140 000	80$000									28 000	[illegible]			2 000	15$[illegible]	1 000	[illegible]	[illegible]	15 [illegible]	2 770$000	18 [illegible]
Santo e Dignosio	18 000	[illegible]									18 000	[illegible]	1 000	8$11	14 000	14$250			2 [illegible]	[illegible]	2 110$700	[illegible]
São [illegible]	273 200	121$700									83 200	155$[illegible]	4 000	26$72	25 500	27$[illegible]			1 [illegible]	3 187$200	2 [illegible]	5 [illegible]
Lafayette	11 075 000	5 [illegible]									950 000	1 [illegible]			11 000	11$000	15 000	165$000	2 [illegible]	16 [illegible]	9 [illegible]	25 [illegible]
[illegible] Henrique	11 883 000	5 [illegible]									1 [illegible]	1 [illegible]			287 000	225$500	[illegible]	295$000	12 [illegible]	18 181$710	10 [illegible]	38 [illegible]
Barra Mansa	315 000	201$000									95 000	143$700			2 000	28$017			[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	2 [illegible]
Cruzeiro																			236$702	11 [illegible]	236$702	11 [illegible]
Cachoeira	2 287 000	1 [illegible]									620 000	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	18 000	185$[illegible]			1 [illegible]	12 [illegible]	3 [illegible]	[illegible]
Jacarehy	1 101 000	575$332									192 000	191$[illegible]	24 000	125$000	7 000	58$014			528$[illegible]	12 [illegible]	1 [illegible]	11 [illegible]
Norte	12 070 000	6 [illegible]	212 000	[illegible]	140 000	[illegible]					1 [illegible]	2 [illegible]	267 000	[illegible]	72 000	715$[illegible]	71 000	718$000	[illegible]	21 [illegible]	[illegible]	[illegible]
Dacheiro	80 000	158$000									21 000	219$[illegible]	70 000	705$[illegible]	20 000	185$000	10 000	128$000	90$173	4 [illegible]	271$021	4 [illegible]
TOTAL DE [illegible]	110 [illegible]	10 [illegible]	556 000	[illegible]	140 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10 100	11$000	13 473 500	21 [illegible]	1 [illegible]	7 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]
TOTAL DE [illegible]	115 [illegible]	10 [illegible]	12 [illegible]	7 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			10 473 [illegible]	13 [illegible]	5 [illegible]	[illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	852 000	[illegible]	118 [illegible]	281 [illegible]	289 [illegible]	[illegible]
De [illegible]							[illegible]	[illegible]	10 100	11$000						18 [illegible]	151 000	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]
De [illegible] 1934	4 713 500	500$711	12 [illegible]	[illegible]	7 [illegible]	[illegible]					[illegible]	[illegible]	217 000	2 [illegible]	75 000							

TADORES DA TRACÇÃO

HISTORICO	KEROZENE		DIVERSOS	TOTAL DE		TOTAL GERAL
	ant.	Import.		Pessoal	Material	
Belem	),000	105$000	5:732$104	5:678$000	9:157$104	14:835$104
Entre Rios	3,000	2$400	268$760	2:371$761	822$294	3:194$055
Santos Dumont	1.000	170$741	397$250	1:270$994	996$803	2:267$797
Lafayette	7,000	39$700	1:529$157	15:610$957	9:258$847	24:869$804
Burnier	1,500	138$300	3:598$936	7:359$207	6:183$806	13:543$013
Ponte Nova	4,000	15$400	41$802	1:962$811	2:583$792	4:546$603
Sabará	3,000	64$600	891$210	14:383$950	4:228$080	18:612$030
Bello Horizonte	),000	238$000	33:389$954	8:881$025	41:421$424	50:302$449
Sete Lagoas	3,000	49$600	1:288$803	12:122$679	1:399$503	13:522$182
Corintho	5,500	35$540	8:163$682	15:091$000	12:396$272	27:487$272
Montes Claros	—	—	191$321	1:263$500	726$066	1:989$566
Diamantina	3,000	49$850	408$438	1:827$000	1:333$718	3:160$718
Pirapóra	4,000	4$000	270$704	1:479$000	910$744	2:389$744
Portella	3,000	271$800	910$162	5:179$000	1:700$212	6:879$212
Porto Novo	—	—	26$400	2:562$000	121$400	2:683$400
Valença	5,000	30$044	10:984$192	7:031$000	11:393$211	18:424$211
Alfredo Maia	,000	219$450	51:236$243	68:991$500	58:261$505	127:253$005
Barra Mansa	—	—	53$247	191$557	122$507	304$064
Piquete	—	—	3:412$866	2:916$000	3:655$956	6:571$956
TOTAL DE 1933	3,000	1:434$425	122:795$231	176:162$941	166:673$244	342:836$185
TOTAL DE 1932	3,500	1:702$376	122:584$634	152:268$371	179:638$618	331:906$989
Dif. para mais em 1933	—	—	210$597	23:894$570	—	10:929$196
Dif. para menos em 1933	),500	267$951	—	—	12:965$374	—

CONSERVAÇÃO DE MATERIAL RODANTE PELOS POSTOS DE CONCERTADORES DA TRACÇÃO

CARROS DA BITOLA DE 1m,00

ESTABELECIMENTO	LUBRIFICANTES								ESTOPA DE LIMPEZA				GRAXA		KEROZENE		DIVERSOS	TOTAL DE MATERIAL		TOTAL GERAL
	Óleo de linhaça		Óleo de mamona		Óleo mineral		Óleo de [illegible]		Quente		Frio							Pessoal	Material	
	Quant	Importe	Quant	Importe	Quant	Importe	Quant	Importe	Quant	Importe	Quant	Importe	Quant	Importe	Quant	Importe				
Beira	3 000 000	1 600$000																		
Entre Douro e Vouga	500 000	201$000							600 000	1 [illegible]	200 000	480$000	60 000	1[illegible]$000	60 000	100$000	5 [illegible]125$101	3 678$000	9 157$100	44 [illegible]$104
Douro e Minho	9 000	58$220							20 000	60$000	2 000	28$000	[illegible] 000	28$000			[illegible]$524	2 371$000	[illegible]	1 [illegible]
Leixões	12 000 000	5 [illegible]							6 000	12$000	[illegible]	411$592			17 000 000	170$711	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	2 [illegible]
Barcelos	2 400 000	1 [illegible]							1 125 000	1 [illegible]			15 000	18$000	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	16 [illegible]	9 [illegible]	21 [illegible]
Entre Douro e Vouga	4 [illegible]	802$000							505 000	1 [illegible]			7 000	[illegible]	14 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	7 [illegible]	6 [illegible]	13 [illegible]
Douro e Minho	3 700 000	1 [illegible]							1 [illegible]	1 [illegible]			1 000	800	[illegible]	125$000	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	3 [illegible]
Beira Baixa e Douro	11 [illegible]	5 [illegible]							502 000	1 281$170			115 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	13 [illegible]	1 [illegible]	18 [illegible]
Sete Lagoas	1 200 000	[illegible]							1 045 000	1 [illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11 [illegible]	[illegible]
Coimbra	4 [illegible]	2 [illegible]							7 000	12$000			15 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3 [illegible]
Mortágua	318 000	[illegible]	11 000	[illegible]					1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	15 [illegible]	12 [illegible]	27 [illegible]
Douro e Minho	774 000	[illegible]							[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	1 [illegible]
Pampilhosa	641 000	[illegible]							[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]
Portela	60 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]					120 000	241$[illegible]	[illegible]	[illegible]	5 000	[illegible]	1 000	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	2 [illegible]
Entre Douro e Vouga	240 000	[illegible]							[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Valença	1 [illegible]	208$[illegible]															[illegible]	2 [illegible]	[illegible]	2 [illegible]
Vila Real	7 [illegible]	[illegible]	221 000	170$000	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2 500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	7 [illegible]	11 [illegible]	18 [illegible]
Barca d'Alva	95 000	[illegible]							1 716 200	3 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	31 [illegible]	[illegible]	58 [illegible]	1,7 [illegible]
Pocinho	467 000	[illegible]							14 000	28$000							[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
									[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]					[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL DE 1933	[illegible]	25 [illegible]	515 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	11 [illegible]	217 500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL DE 1932	[illegible]	28 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	20 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	156 [illegible]	166 [illegible]	312 [illegible]
Diferença para 1933																	[illegible]	152 [illegible]	170 [illegible]	331 [illegible]
Diferença [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]						[illegible]

RTADORES DA TRACÇÃO

HIST	GRAXA		KEROZENE		DIVERSOS	TOTAL DE		TOTAL GERAL
	Quant.	Import.	Quant.	Import.		Pessoal	Material	
Maritima..	—	—	252,000	265$400	48:318$726	118:579$550	104:333$926	222:913$476
Deodoro...	101,000	117$040	683,000	819$600	33:688$911	33:026$647	40:519$131	73:545$778
Santa Cruz	19,000	19$000	200,000	200$000	16:250$094	24:258$000	19:303$754	43:561$754
Belem.....	150,000	250$000	170,000	204$000	36:563$784	37:930$000	47:237$784	85:167$784
Barra.....	276,000	272$700	231,000	234$395	106:640$955	83:000$976	119:492$895	202:493$871
Entre Rios.	10,000	20$670	9,000	7$200	5:202$615	18:263$000	7:184$485	25:447$485
Juiz de Fór	10,000	20$670	—	—	5:074$420	16:318$000	5:519$690	21:837$690
Santos Dun	11,500	11$374	201,500	209$208	21:735$924	31:459$417	28:236$739	59:696$156
Sitio.....	30,500	33$705	195,500	199$116	14:749$961	15:147$168	20:273$690	35:420$858
Lafayette..	15,000	14$700	4,000	4$200	20:429$445	32:162$162	41:868$725	74:030$887
Bello Horiz	297,000	269$400	—	—	12:554$034	6:826$577	21:403$254	28:229$831
Barra Mans	35,000	32$449	—	—	2:977$060	6:913$205	6:258$199	13:171$404
Cruzeiro...	19,000	18$546	81,000	87$897	18.675$684	19:529$446	32:239$277	51:768$723
Cachoeira.	200,000	202$908	82,000	90$077	14:334$538	22:888$981	19:078$096	41:967$077
Jacarehy..	27,000	26$808	—	—	34:129$589	17:520$775	35:334$009	52:854$784
Norte.....	134,000	119$692	202,000	218$528	44.478$602	87:642$563	69:058$022	156:700$585
TOTAI	1.335,000	1:429$662	2.311,000	2:539$621	435:804$342	571:466$467	617:341$676	1.188:808$143
TOTAI	1.199,500	1:315$320	1.484,500	1:311$777	319:453$364	340:017$008	460:108$110	800:125$118
Dif. para m	135,500	114$342	826,500	1:227$844	116:350$978	231:449$459	157:233$566	388:683$025
Dif. para m	—	—	—	—	—	—	—	—

CONSERVAÇÃO DE MATERIAL RODANTE PELOS POSTOS DE CONCERTADORES DA TRACÇÃO

VAGÕES DA BITOLA DE 1m,60

HISTORICO	LUBRIFICANTES												ESTOPA DE				GRAXA		KEROZENE		DIVERSOS	TOTAL DE		
	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]							Pessoal	Material	[illegible]
	Quant.	Import.	Quant.	Import.	Quant.	Import.	Quant.	Import.	Quant.	Import.	Quant.	Import.	Quant.	Import.	Quant.	Import.	Quant.	Import.	Quant.	Import.				
Manaus	[illegible]	[illegible]	—																					
Diamantino	3 701 000	2 202$000											[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]								
Santa Cruz	1 276 000	[illegible]											[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			276 000	265$000	18 318$720	118 [illegible]	101 [illegible]	222 91[illegible]
[illegible]	9 820 000	5 502$000											[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	101 000	117$010	181 000	8 [illegible]$000	33 [illegible]	63 [illegible]	49 [illegible]	7 [illegible]
Ferro	13 351 000	5 051$520	825 000	190$500									[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	19 000	19$000	200 000	200$000	16 250$011	21 [illegible]	19 [illegible]	44 [illegible]
Porto Velho	2 180 000	1 010$000											[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	150 000	250$000	170 000	204$000	[illegible]	47 [illegible]	47 237$784	87 [illegible]
Julio de Castilhos	290 000	145$000											[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	276 000	272$700	241 000	231$[illegible]	[illegible]	[illegible]	119 [illegible]	202 [illegible]
Santo [illegible]	5 [illegible] 000	2 723$771	—										[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10 000	20$670	9 000	75$[illegible]	5 [illegible]	18 [illegible]	7 [illegible]	25 [illegible]
[illegible]	4 002 000	2 011$311											[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10 000	20$670			5 [illegible]	16 [illegible]	5 [illegible]	21 [illegible]
[illegible]	12 520 000	15 [illegible]											[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11 500	115$471	201 500	[illegible]	21 [illegible]	31 [illegible]	28 [illegible]	[illegible]
Belo Horizonte	11 020 000	[illegible]											[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	30 500	[illegible]	195 500	[illegible]	14 [illegible]	15 [illegible]	20 [illegible]	35 [illegible]
Bezerra [illegible]	4 877 000	2 [illegible]	43 000	225$[illegible]									[illegible]	[illegible]			15 000	145$700	1 000	4$[illegible]	20 [illegible]	32 [illegible]	41 [illegible]	74 [illegible]
Cruzeiro	18 [illegible] 000	8 [illegible]$410	—										[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]			12 [illegible]	15 [illegible]	21 [illegible]	28 [illegible]
[illegible]	3 [illegible] 000	1 [illegible]											[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	35 000	[illegible]			2 [illegible]	[illegible]	[illegible]	14 [illegible]
[illegible]	1 [illegible] 000	[illegible]					5 000	[illegible]			12 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11 000	185$[illegible]	81 000	[illegible]	18 [illegible]	[illegible]	32 [illegible]	51 [illegible]
Norte	20 185 000	17 [illegible]$450	137 000	345$[illegible]	135 000	134$[illegible]							[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500 000	[illegible]	82 000	[illegible]	14 [illegible]	23 [illegible]	19 [illegible]	41 [illegible]
													100 300	[illegible]	41 000	[illegible]	27 000	[illegible]			4 [illegible]	17 [illegible]	35 [illegible]	52 [illegible]
TOTAL EM 1[illegible]	[illegible]	[illegible]	1 185 000	[illegible]	135 000	131$[illegible]							3 180 000	5 [illegible]	200 000	[illegible]	141 000	[illegible]	202 000	218$[illegible]	44 [illegible]	87 [illegible]	160 [illegible]	186 [illegible]
TOTAL EM 1982	148 [illegible]	76 [illegible]	3 195 000	2 [illegible]	—		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	12 000	[illegible]	52 877 500	59 407$078	5 853 000	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	2 411 100	2 [illegible]	[illegible]	571 [illegible]	617 [illegible]	1 188 [illegible]
D[illegible] 1983	51 [illegible]	[illegible]			135 000	131$[illegible]					13 000	[illegible]	25 273 000	152 [illegible]	1 000 500	[illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	184 [illegible]	[illegible]	[illegible]	110 [illegible]	401 [illegible]	501 [illegible]
D[illegible]			517 000	[illegible]	—		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			7 [illegible]	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	241 [illegible]	157 [illegible]

ERTADORES DA TRACÇÃO

HI	GRAXA		KEROZENE		DIVERSOS	TOTAL DE		TOTAL GERAL
	t.	Import.	Quant.	Import.		Pessoal	Material	
Belem.....	000	31$823	53.000	31$800	3:026$271	7:046$000	4:009$894	11:055$894
Entre Rios...	000	4$134	5,000	4$000	155$270	5:184$000	692$404	5:876$404
Santos Dumon	000	4$818	—	—	1:428$798	1:670$005	1:504$354	3:174$359
Lafayette.....	000	181$900	144,000	138$300	29:993$899	17:220$374	44:129$799	61:350$173
Burnier.....	500	49$950	54,500	57$450	11:321$820	8:433$839	15:418$130	23:851$969
Ponte Nova..	000	196$000	116,000	113$400	4:190$950	1:968$432	7:331$790	9:300$222
Sabará.....	000	213$000	15,000	15$700	40:156$677	14:848$548	47:451$877	62:300$425
Bello Horizont	000	314$000	30,000	27$000	12:087$139	8:827$302	20:829$809	29:557$111
Sete Lagôas..	000	57$000	—	—	25:553$627	24:547$878	31:176$427	55:724$305
Corintho.....	000	56$480	21,500	21$500	27:354$227	21.631$000	33:553$007	55:184$007
Montes Claros	000	11$260	30,000	31$090	2:614$965	1:263$500	3:371$610	4:635$110
Diamantina...	500	8$160	45,500	46$290	1:138$922	1:827$000	2:000$652	3:827$652
Pirapóra.....	000	27$840	25,000	25$940	2:107$236	1:479$000	3:045$866	4:524$866
Portella.....	500	261$550	12.500	12$850	10:077$960	7:489$000	13:540$660	21:029$660
Porto Novo...	000	4$134	11,000	8$800	865$758	6:162$000	3:752$692	9:914$692
Valença.....	500	8$875	24,000	23$634	5:615$576	11:536$959	6:241$390	17:778$349
Alfredo Maia.	000	2$070	519,000	690$960	25:912$092	54:712$000	36:665$372	91:377$372
Barra Mansa..	000	4$040	—	—	2:182$068	2:882$537	2:557$958	5:440$495
Piquete.....		—	—	—	6:655$271	2:303$970	6:926$986	9:230$956
TOTAL D	000	1:437$034	1.106.000	1:248$714	212:438$526	200:933$344	284:200$677	485:134$021
TOTAL D	750	1:451$825	715.500	601$925	184:480$461	188:240$417	260:032$746	448:273$163
DIF. PARA M		—	390,500	646$789	27:958$065	12:692$927	24:167$931	36:860$858
DIF. PARA M	750	14$791	—	—	—	—	—	—

CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE PELOS POSTOS DE CONCERTADORES DA TRACÇÃO

VAGÕES DA BITOLA DE 1m,00

HISTORICO	LUBRIFICANTES								ESTOPA DE				GRAXA		KEROZENE		DIVERSOS	TOTAL DE		TOTAL GERAL
	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]							Pessoal	Material	
	Quant.	Import.	Quant.	Import.	Quant.	Import.	Quant.	Import.	Quant.	Import.	Quant.	Import.	Quant.	Import.	Quant.	Import.				
Ibirá	1 191 000	812$200							800 000	1 009$000	[illegible]	207$000	15 000	1$825	5 000	185$00	1 026$271	7 616$000	1 008$501	11 057$501
Entre Rios	178 000	[illegible]							115 000	290$000			[illegible]	[illegible]	7 000	15$000	155$271	5 181$001	[illegible]	5 876$101
Santos Dumont	[illegible]	[illegible]							[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3 500	15$[illegible]			1 128$208	[illegible]	1 501$[illegible]	1 174$[illegible]
Lafaiete	20 870 000	10 135$000							2 [illegible] 000	1 [illegible]$200			[illegible] 000	181$000	111 000	135$000	29 [illegible]	7 [illegible]	11 1[illegible]	01 [illegible]
Barbacena	1 856 000	2 115$700							1 [illegible] 000	1 [illegible]			13 500	499$50	51 500	57$170	11 721$820	[illegible]	15 318$140	21 851$000
Porto Novo	1 205 000	857$000							1 [illegible] 500	[illegible]			[illegible]	[illegible]	116 000	11[illegible]$100	1 [illegible]	1 [illegible]	7 [illegible]	9 [illegible]
Salgueiro	9 561 000	1 311$000							1 500 000	2 [illegible]			[illegible]	2 [illegible]	15 000	155$700	10 156$677	11 818$548	17 [illegible]	[illegible]
Belo Horizonte	13 [illegible] 000	6 71[illegible]000							1 [illegible] 000	1 [illegible]			[illegible]	[illegible]	10 000	27$000	12 087$140	[illegible]	20 [illegible]	[illegible]
Sete Lagoas	9 125 000	1 273$900	17 000	11$100					[illegible]	1 [illegible]	97 000	[illegible]	15 [illegible]	579$041			25 [illegible]	21 517$575	11 176$127	33 7[illegible]
Curvelo	6 923 000	3 631$400							1 121 000	2 [illegible]	72 500	[illegible]	[illegible]	71$850	21 500	216$500	27 [illegible]	21 [illegible]	[illegible]	55 [illegible]
Montes Claros	778 000	111$900	21 000	129$000					110 500	2[illegible]	15 500	[illegible]	12 [illegible]	115$200	[illegible]	[illegible]	2 011$985	1 [illegible]	3 [illegible]	1 [illegible]
Diamantina	727 500	132$750			7 000	75$000			182 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	8 500	[illegible]	17 500	[illegible]	1 138$922	1 527$000	2 [illegible]	3 827$952
Pirapora	1 002 000	570$100							161 000	2[illegible]	17 500	[illegible]	29 500	27$810	25 000	255$10	2 107$2[illegible]	1 17[illegible]	3 0[illegible]	1 [illegible]
Porto Alegre	5 110 000	2 163$000							261 500	[illegible]			103 500	201 250	[illegible]	125$50	10 077$940	7 189$000	13 700$[illegible]	21 [illegible]
Porto Nacional	3 [illegible] 000	1 [illegible]							7[illegible] 000	1 [illegible]			2 000	15131	11 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Vantuir	701 000	[illegible]$612							117 000	210$[illegible]	[illegible] 500	27$500	5 500	[illegible]	21 000	[illegible]	5 018$576	11 [illegible]	[illegible]	17 77[illegible]
Alfredo Maia	10 497 000	4 [illegible]	107 000	23[illegible]					1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Barra Mansa	[illegible]	[illegible]							67 000	11[illegible]			1 000	19000			2 182$008	2 [illegible]	2 557$[illegible]	3 110$097
Paquera	280 000	1[illegible]							83 000	1 55$715	2 000	25$50					[illegible]	2 [illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL DE [illegible]	[illegible]	[illegible]	418 000	258$970	7 000	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	7015$200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	21 [illegible]	212 [illegible]	200 [illegible]	284 [illegible]	485 [illegible]
TOTAL DE 1902	[illegible]	[illegible]	2 171 000	1 311$191	3 000	[illegible]	147 000	[illegible]	[illegible]	27 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	595 [illegible]	[illegible]	184 [illegible]	188 2[illegible]	[illegible]	118 2[illegible]
DIF. PARA MAIS EM 1903		[illegible]			2 000	[illegible]			527 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	12 [illegible]	21 [illegible]	[illegible]
DIF. PARA MENOS EM 1903	2 067 000	[illegible]	2 [illegible]	1 [illegible]			147 000	[illegible]		1 [illegible]			107 [illegible]	115[illegible]						

TE

	GRAXA		KEROZENE		DIVERSOS	TOTAL DE		TOTAL GERAL
mport.	Quant.	Import.	Quant.	Import.		Pessoal	Material	
Ca149$438	1.250,000	1:920$118	1.196,000	1:309$936	1.212:150$968	636:318$856	1.307:878$757	1.944:197$613
Ca570$090	588,500	583$714	1.413,000	1:434$425	122:795$231	176:162$941	166:673$244	342:836$185
Va309$551	1.335,000	1:429$662	2.311,000	2:539$621	435:804$342	571:466$467	617:341$676	1.188:808$143
Va701$296	1.285,000	1:437$034	1.106,000	1:248$714	212:438$526	200:933$344	284:200$677	485:134$021
730$375	4.458,500	5:370$528	6.026,000	6:532$696	1.983:189$067	1.584:881$608	2.376:094$354	3.960:975$962
305$733	4.585,750	4:896$618	5.015,500	4:384$682	745:058$501	961:555$783	1.138:907$427	2.100:463$210
Dif —	—	473$910	1.010,500	2:147$834	1.238:130$566	623:325$825	1.237:186$927	1.860:512$752
Dif 75$358	127,250	—	—	—	—	—	—	—

CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE

RESUMO

| HISTORÍCO | LUBRIFICANTES | | |

PRODUCÇÃO DE DIVERSAS OFFICINAS

PRODUCÇÃO DA SERRARIA DA INSPECTORIA

R E

HISTORICO	Unidade	PREÇO DE UNIDADE			Quantidade de material applicado nas obras	Quebra da madeira verificada nas obras	Percentagem da quebra
		Em bruto	Em obras preparadas				
			ANNUAL	FIXO			
Angico rajado	M/3	109$573	179$669	400$000 300$000	173,697.000	40,072.090	23%
Cedro	»	211$157	322$797	550$000 400$000	332,558.370	90,146.081	27%
Canella	»	112$112	195$890	400$000 3000$00	110,274.690	18,686.455	16%
Cacunda	»	127$772	231$330	400$000 300$000	35,430.720	7,264.007	20%
Garapa	»	96$103	220$000	400$000 300$000	31,156.030	10,227.290	32%
Gonçalo Alves	»	116$315	214$335	400$000 300$000	34,813.510	6,466.385	17%
Jequitibá	»	89$165	178$916	440$000 300$000	166,067.380	46,179.830	27%
Louro	»	101$268	184$581	400$000 300$000	124,430.210	33,379.430	26%
Mirindiba	»	129$122	193$639	400$000 300$000	30,371.740	4,056.915	10%
Peroba	»	197$000	280$707	520$000 500$000	673,387.110	118,491.303	17%
Peroba Rosa	»	108$806	272$116	480$000 500$000	76,870.450	34,591.750	45%
Piúna	»	104$481	195$519	400$000 300$000	6,796.400	1,134.200	16%
Sapucaia	»	106$687	229$961	300$000	1,912.320	0,500.320	26%
Sucupira	»	103$043	207$444	300$000	1,045.440	0,121.440	11%
Tapinhoã	»	103$593	190$939	400$000 300$000	6,745.860	0,165.180	2%
Ubatão	»	101$766	164$246	400$000 300$000	97,752.040	18,692.960	19%
Vinhatico	»	135$172	225$451	480$000 400$000	8,8105.300	19,963.323	22%
Total de 1933					1.991,414.570	450,138.959	22%
Total de 1932					2.375,968.080	527,922.540	22%
Dif. para mais em 1933					—	—	—
Dif. para menos em 1933					38,4533.510	77,783.581	—

DAS OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO

SUMO

Quantidade de madeira produzida em obras	CUSTO DE:		Preço total por qualidade de madeira	CREDITO	Preço fixo por qualidade de madeira
	Pessoal	Material			
133,624.910	4:975$500	19:032$854	24:008$354	17:868$716	41:877$070
242,412.289	8:019$000	70:231$008	78:250$008	24:049$801	102:299$809
91,588.235	5:586$500	12:354$759	17:941$259	10:345$000	28:286$259
28,166.713	1:992$500	4:523$147	6:515$647	4:786$952	11:302$599
20,928.740	1:638$000	2:988$814	4:626$814	2:660$398	7:287$212
28,347.125	2:028$000	4:047$764	6:075$764	3:044$738	9:120$502
119,887.550	6:668$500	14:801$441	21:469$941	16:860$106	38:330$047
91,050.780	4:228$500	12:597$818	16:826$318	12:766$231	29:592$549
26,314.825	1:183$500	3:912$121	5:095$621	2:968$226	8:063$847
554,895.807	23:152$000	132:640$640	155:792$640	123:935$797	279:728$437
42,278.700	3:148$500	8:356$319	11:504$819	9:455$911	20:960$730
5,662.200	407$000	700$029	1:107$029	952$651	2:059$680
1,412.000	122$000	202$706	324$706	98$894	423$600
0,924.000	84$000	107$680	191$680	85$520	277$200
6,580.680	642$500	694$075	1:336$575	998$477	2:335$052
79,059.080	3:041$500	9:942$663	12:984$163	12:169$409	25:153$572
68,141.977	3:464$000	11:908$687	15:372$687	12:786$743	28:159$430
1.541,275.611	70:381$500	309:042$525	379:424$025	255:833$570	635:257$595
1.848,045.540	78:639$572	411:722$511	490:362$083	419:903$288	910:265$371
—	—	—	—	—	—
306,769.929	8:258$072	102:679$986	110:938$058	164:069$718	275:007$776

PRODUCÇÃO DA SERRARIA DE ENTRE

HISTORICO	Unidade	PREÇO DE UNIDADE			Quantidade de madeiras applicadas	Quebra do material verificada	Percentagem da quebra
		Fm bruto	OBRAS PREPARADAS				
			ANNUAL	FIXO			
Angelim	M/3	106$608	191$166	300$000	9.939.000	3,518.000	35%
Angico	»	123$094	190$629	300$000	18,609.000	5,024.000	27%
Cacunda	»	116$223	174$918	300$000	17,263.000	4,325.000	25%
Canella parda	»	129$907	198$473	300$000	230,127.000	62,924.000	27%
Canella preta	»	166$290	223$504	300$000	32,158.000	6,928.000	21%
Cangerana	»	102$512	171$938	300$000	8,837.000	3,036.000	34%
Catucaêm	»	108$600	167$000	300$000	1,216.000	0,364.000	30%
Cerejeira	»	113$998	179$874	300$000	46,438.000	13,916.000	30%
Cedro Vermelho	»	135$616	227$615	400$000	88,474.000	31,815.000	35%
Gonçalo Alves	»	121$369	176$434	300$000	30,934.000	6,812.000	22%
Guarabú	»	121$354	177$757	300$000	4,179.000	0,905.000	21%
Jequitibá	»	93$020	167$000	300$000	2,981.000	1,192.000	40%
Louro Rosa	»	98$299	177$893	300$000	12,933.000	4,825.000	37%
Madeira de Lei	»	164$890	245$000	300$000	5,943.000	1,555.000	28%
Oity	»	113$537	179$236	300$000	9,547.000	2,786.000	29%
Oleo Pardo	»	140$000	199$000	300$000	2,449.000	0,512.000	21%
Piuna	»	129$584	190$670	300$000	10,435.000	2,216.000	21%
Peroba Amarella	»	114$233	171$749	500$000	42,823.000	11,515.000	26%
Peroba Parda	»	169$253	227$256	500$000	47,350.000	11,694.000	24%
Peroba Rosa	»	133$514	205$152	500$000	38,711.000	9,292.000	24%
Sapucaia	»	122$275	169$608	300$000	15,639.000	3,408.000	24%
Tapinhõa	»	106$701	175$488	300$000	7,907.000	2,328.000	29%
Ubatão	»	118$820	175$233	300$000	32,748.000	7,987.000	24%
Total de 1933					717,190.000	198,877.000	27%
Total de 1932					774,661.030	197,375.030	25%
Differença para mais em 1933					—	1,501.970	2%
Differença para menos em 1933					57,471.030	—	—

RIOS DURANTE O ANNO DE 1933

Quantidade produzida em obras	CUSTO DE:		Preço total annual por qualidade	CONTA INDUSTRIAL		Preço total fixo por qualidade
	Pessoal	Material		Debito	Credito	
6,421.000	167$900	1:059$579	1:227$479	—	698$821	1:926$300
13,585.000	277$022	2:313$674	2:590$696	—	1:484$804	4:075$500
12,938.000	256$729	2:006$373	2:263$102	—	1:618$298	3:881$400
167,203.000	3:290$208	29:895$123	33:185$331	—	16:975$569	50:160$900
25,230.000	301$472	5:347$554	5:649$026	—	1:919$974	7:569$000
5,801.000	89$509	905$904	995$413	—	744$887	1:740$300
0,852.000	10$224	132$060	142$284	—	113$316	255$600
32,522.000	556$029	5:293$847	5:849$876	—	3:906$724	9:756$600
56,659.000	897$891	11:998$565	11:896$456	—	9:767$144	22:663$600
24,122.000	401$524	3:854$430	4:255$954	—	2:980$646	7:236$600
3,274.000	74$838	507$140	581$978	»	400$222	982$200
1,789.000	21$468	277$295	298$763	—	237$937	536$700
8,108.000	171$057	1:271$301	1:442$358	—	990$042	2:432$400
3,938.000	59$070	905$740	964$810	—	216$590	1:181$400
6,761.000	127$874	1:083$941	1:211$815	—	816$485	2:028$300
1,937.000	42$614	342$849	385$463	—	195$637	581$100
8,219.000	214$911	1:352$212	1:567$123	—	898$577	2:465$700
31,308.000	485$320	4:891$806	5:377$126	—	10:276$874	15:654$000
35,656.000	562$414	7:540$633	8:103$047	—	9:724$953	17:828$000
29,419.000	866$883	5:158$489	6:035$372	—	8:674$128	14:709$500
12,231.000	163$227	1:912$260	2:075$487	—	1:593$813	3:669$300
5,579.000	135$364	843$686	979$050	—	694$650	1:673$700
24,761.000	447$862	3:891$090	4:338$952	—	3:089$348	7:428$300
518,313.000	9:621$410	92:795$551	102:416$961	—	78:019$439	180:436$400
577,286.000	10:371$622	90:296$636	100:668$258	—	152:255$792	252:924$050
—	—	2:498$915	1:748$703	—	—	—
58,973.000	750$212	—	—	—	74:236$353	72:487$650

PRODUCÇÃO DA SERRARIA DE

HISTORICO	Unidade	PREÇO DE UNIDADE			Quantidade de madeiras applicadas	Quebra do material verificada	Percentagem da quebra
		Em bruto	OBRAS PREPARADAS				
			ANNUAL	FIXO			
Angico	M/3	94$874	121$218	300$000	13,190.270	2,317.270	17%
Angelim	»	118$000	147$133	300$000	14,952.000	2,491.000	16%
Amendoim	»	118$000	143$218	300$000	19,000.000	2,794.000	14%
Canella	»	98$723	124$393	300$000	4,645.520	2,764.520	14%
Cedro	»	148$433	182$946	4001000	151,277.000	25,178.000	16%
Garapa	»	103$308	127$914	300$000	1,919.840	0,291.840	15%
Gonçalo Alves	»	125$655	158$155	300$000	12,315.290	1,930.290	15%
Jequitibá	»	74$259	95$084	300$000	10,872.480	1,687.480	15%
Louro	»	96$183	120$253	300$000	26,804.650	4,278.650	15%
Madeira de Lei	»	115$141	143$495	300$000	461,625.000	76,898.000	18%
Mirindiba	»	141$502	171$422	300$000	4,266.350	0,625.350	14%
Peroba Amarella	»	274$000	325$342	500$000	13,869.000	1,885.000	13%
Peroba Parda	»	246$150	302$476	500$000	80,105.000	12,992.000	16%
Peroba Rosa	»	112$888	140$254	500$000	316,359.000	51,542.000	16%
Sapucaia	»	106$054	131$338	300$000	1,779.920	0,277.920	15%
Tapinhoã	»	79$924	102$006	300$000	5,804.710	0,979.710	16%
Ubatão	»	103$585	130$652	300$000	7,624.080	1,261.080	16%
Vinhatico	»	139$361	180$388	400$000	9,040.320	1,554.320	17%
Total de 1933					1.155,450.430	189,748.430	16%
Total de 1932					1.120,700.000	184,023.000	16%
Dif. para mais em 1933					34,750.430	5,725.430	—
Dif. para menos em 1933					—	—	—

NORTE DURANTE O ANNO DE 1933

Quantidade produzida em obras	CUSTO DE:		Preço total annual por qualidade	CONTA INDUSTRIAL		Preço total fixo por qualidade de madeiras
	Pessoal	Material		Debito	Credito	
10,873.000	66$600	1:251$407	1:318$007	—	1:943$893	3:261$900
12,461.000	69$000	1:764$336	1:833$336	—	1:904$964	3:738$300
16,206.000	79$000	2:242$000	2:321$000	—	2:540$800	4:861$800
16,206.000	79$000	2:242$000	1:321$000	—	2:540$800	3:861$800
3,881.000	24$500	458$572	483$071	—	681$228	1:164$300
126,099.000	753$800	22:395$549	23:149$349	—	27:290$251	50:439$600
1,628.000	9$100	199$145	208$245	—	280$155	488$400
10,385.000	63$000	1:579$445	1:642$445	—	1:473$055	3:115$500
9,185.000	66$000	807$349	873$349	—	1:882$151	2:755$500
22,526.000	130$800	2:578$036	2:708$836	—	4:048$964	6:757$800
384,727.000	2:053$350	53:152$761	55:206$111	—	60:211$989	115:418$100
3,641.000	20$500	603$650	624$100	—	468$150	1:092$300
11,984.000	88$800	3:800$106	3:888$906	—	2:103$094	5:992$000
67,113.000	582$250	19:717$879	20:300$129	—	13:256$371	33:556$500
264,817.000	1:428$600	35:713$192	37:141$792	—	95:266$708	132:408$500
1,502.000	8$600	188$671	197$271	—	253$329	450$600
6,363.000	41$600	789$739	831$339	—	1:077$561	1:908$900
7,486.000	55$500	1:359$829	1:415$329	—	1:479$071	2:894$400
965,702.000	5:569$300	149:065$545	154:634$845	—	217:117$055	371:751$900
936,677.000	5:225$400	137:759$766	142:985$166	—	288:280$654	431:265$820
29,025.000	343$930	11:305$779	11:649$679	—	—	—
—	—	—	—	—	71:177$599	59:513$920

PRODUCÇÃO DA SERRARIA DE BELLO

HISTORICO	Unidade	PREÇO DE UNIDADE			Quantidade de madeiras applicada	Quebra do material verificada	Percentagem da quebra
		Em bruto	OBRAS PREPARADAS				
			ANNUAL	FIXO			
Peroba Parda	M 3	167$400	198$047	500$000	125,997.000	14,046.000	11%
Cedro	»	181$905	217$173	400$000	44,541.000	5,396.000	12%
Madeira de Lei	»	105$604	125$472	300$000	65,967.000	5,660.000	8%
Vinhatico	»	154$305	103$786	400$000	13,833.000	1,564.000	11%
Total de 1933					25,0338.000	26,666.000	10%
Total de 1932					410,701.000	34,111.000	8%
Dif. para mais em 1933					—	—	2%
Dif. para menos em 1933					160,363.000	7,445.000	—
					PRODUCÇÃO DA SERRARIA DE SETE		
Peroba Parda	M 3	187$850	219$867	500$000	322,038.000	28,740.000	8%
Cedro	»	175$811	217$480	400$000	65,712.000	8,229.000	12%
Madeira de Lei	»	102$991	146$770	300$000	538,169.000	69,761.000	12%
Total de 1933					925,919.000	106,730.000	11%
Total de 1932					889,507.000	134,567.000	15%
Dif. para mais em 1933					36,412.000	—	—
Dif. para menos em 1933					—	27,837.000	4%

HORIZONTE DURANTE O ANNO DE 1933

Quantidade produzida em obras	CUSTO DE:		Preço total annual por qualidade	CONTA INDUSTRIAL		Preço total fixo por qualidade
	Pessoal	Material		Debito	Credito	
111,951.000	1:079$500	21:092$116	22:171$616	—	33:803$884	55:975$500
39,145.000	400$000	8:101$273	8:501$273	—	7:156$727	15:658$000
60,307.000	600$500	6:966$392	7:566$892	—	10:525$208	18:092$100
12,269.000	137$500	2:135$854	2:273$354	—	2:634$246	4:907$600
223,672.000	2:217$500	38:295$635	40:513$135	—	54:120$065	94:633$200
376,590.000	2:546$000	62:374$363	64:920$363	—	129:346$347	194:266$710
—	—	—	—	—	—	—
152,918.000	328$500	24:078$728	24:407$228	—	75:226$282	99:633$510
LAGOAS DURANTE O ANNO DE 1933						
293,298.000	3:991$500	60:495$062	64:486$562	—	81:167$438	145:654$000
57,483.000	948$000	11:553$410	12:501$410	—	10:491$790	22:993$200
468,408.000	13:321$000	55:426$941	68:747$941	—	71:774$459	140:522$400
819,189.000	18:260$500	127:475$413	145:735$913	—	163:433$687	309:169$600
754,940.000	21:876$140	94:126$547	116:002$687	—	199:904$893	315:907$580
64,249.000	—	33:348$866	29:733$226	—	—	—
—	3:615$640	—	—	—	36:471$206	6:737$980

PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE FERRO A 800 RÉIS O KILO

DEPARTAMENTOS	QUANTIDADES		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	LUCRO INDUSTRIAL	TOTAL	Custo do kilog.
	Peças	Peso				Credito		
2.ª Inspectoria, Barra	160	3.073,000	710$000	1:290$750	2:000$750	457$660	2:458$400	651
3.ª » Norte	12.302	311.106,000	86:407$415	80:240$138	166:647$553	82:237$247	248:884$800	535
8.ª » Alfredo Maia	2.998	41.352,000	13:688$000	11:324$405	25:012$405	8:069$195	33:081$600	604
9.ª » Valença	1.645	3.643,000	12:453$334	12:285$921	24:739$255	4:404$755	29:144$000	790
2.ª Sub-Inspectoria, E. Rios	4.411	196.549,000	40:036$863	58:501$094	98:537$957	58:701$243	157:239$200	501
Officinas de Bello Horizonte	8.844	251.645,000	34:572$000	64:791$687	99:363$687	101:952$313	201:316$000	394
Total da tracção	30.360	807.368,000	187:867$612	228:433$995	416:301$607	255:822$403	672:124$000	515
Officinas do Engenho de Dentro	21.839	385.289,000	89:799$088	115:468$220	205:267$308	102:963$892	308:231$200	532
Total em 1933	52.199	1.192.657,000	277:666$700	343:902$215	621:568$915	358:786$295	980:355$200	521
Total em 1932	57.960	1.253.323,000	333:781$680	327:524$314	661:305$994	341:341$606	1.002:647$600	799
Dif. para mais em 1933	—	—	—	16:377$901	—	17:444$689	—	—
Dif. para menos em 1933	5.761	60.666,000	56:114$980	—	39:737$079	—	22:292$400	—

PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE CEPOS A 500 RÉIS O KILO

3.ª Inspectoria, Norte	9.500	95.000,000	9:489$430	22:996$432	32:485$862	15:014$138	47:500$000	341
8.ª » Alfredo Maia	420	3.714,000	527$000	,936$050	1:463$050	393$950	1:857$000	442
9.ª » Valença	1.613	20.561,000	2:553$666	5:361$346	7:915$012	2:365$488	10:280$500	384
2.ª Sub-Inspectoria E. Rios	7.431	74.135,000	5:028$500	20:609$550	25:638$050	11:429$450	37:067$500	315
Officinas de Bello Horizonte	28.206	289.728,000	19:629$000	69:611$312	89:240$312	55:623$688	144:864$000	308
Total da tracção	47.170	483.138,000	37:227$596	119:514$690	156:742$286	84:826$714	241:569$000	324
Officinas do Engenho de Dentro	33.255	328.800,000	72:157$862	86:716$022	158:873$884	5:526$116	164:400$000	483
Total em 1933	80.425	811.938,000	109:385$458	206:230$712	315:616$170	90:352$830	405:969$000	388
Total em 1932	82.647	835.787,000	64:142$353	203:924$885	288:067$238	148:826$262	416:893$500	498
Differença para mais em 1933	—	—	45:243$105	2:105$827	27:548$932	—	—	—
Differença para menos em 1933	2.222	23.849,000	—	—	—	58:473$432	10:924$500	—

PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE BRONZE, A 5$000 O KILO

DEPARTAMENTOS	QUANTIDADES		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	LUCRO INDUSTRIAL		TOTAL	Custo do kilogr.
	Peças	Peso				Debito	Credito		
1.ª Inspectoria, S. Diogo	3.525	16.330,000	11:014$500	42:963$088	53:977$588	—	27:672$412	81:650$000	3.305
2.ª » Barra	1.680	23.786,000	12:904$000	52:475$755	65:379$755	—	53:550$245	118:930$000	2.748
3.ª » Norte	7.325	53.843,000	15:087$938	139:066$503	154:154$141	—	115:061$459	269:215$000	2.863
4.ª » S. Dumont	1.642	14.709,500	10:622$000	44:095$654	54:717$654	—	23:829$846	78:547$500	3.710
5.ª » Lafayette	3.326	22.310,000	5:970$655	60:089$203	66:059$858	—	45:490$142	111:550$000	2.960
6.ª » S. Lagoas	3.431	21.864,000	7:401$500	45:102$183	52:503$683	—	56:816$317	109:320$000	2.401
7.ª » Corintho	1.588	12.468,000	4:497$000	29:781$797	34:278$797	—	28:061$203	62:340$000	2.749
8.ª » A. Maia	1.940	13.225,000	8:939$000	30:385$578	39:324$578	—	26:800$422	66:125$000	2.973
9.ª » Valença	1.126	8.495,000	5:259$000	20:305$246	25:564$246	—	16:910$754	42:475$000	3.009
2.ª Sub-Inspectoria E. Rios	1.870	15.873,000	5:523$500	43:962$584	49:486$084	—	29:878$916	79:365$000	3.117
3.ª » Cachoeira	1.135	6.884,000	4:450$466	15:035$995	19:486$451	—	15:033$539	34:520$000	2.830
9.ª » Portella	1.049	9.578,000	3:923$000	16:096$147	20:019$147	—	27:870$853	47:890$000	2.090
Officinas de B. Horizonte	815	859,600	274$000	3:021$651	3:295$651	—	977$349	4:273$000	3.850
Total da tracção	30.452	220.220,100	95:864$559	511:995$806	638:247$933	—	467:955$457	1.106:200$500	2.890
Officinas do Eng. de Dentro	13.338	49.344,000	35:928$076	116:950$707	152:878$783	—	93:841$217	246:720$000	3.098
Total de 1933	43.790	269.564,100	131:792$635	628:946$513	791:126$716	—	561:796$674	1.352:920$500	2.930
Total de 1932	49.452	277.480,300	138:517$488	712:061$579	850:579$067	—	814:302$733	1.664:881$800	3.065
Dif. para mais em 1933	—	—	—		—	—	—	—	—
Dif. para menos em 1933	5.662	7.916,200	6:724$853	83:115$066	59:452$351	—	252:506$059	311:961$300	—

PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE ALUMINIUM, A 12$000 O KILO

5.ª Inspectoria da Locomoção	12	10,600	30$166	62$760	92$926	—	34$274	127$200	8.760
8.ª » A. Maia	2	28,000	16$000	245$740	261$740	—	74$260	336$000	9.347
2.ª » E. Rios	35	285,000	47$000	603$730	650$730	—	489$270	1:140$000	2.283
3.ª » Cachoeira	7	8,000	38$000	39$982	77$982	—	18$018	96$000	9.747
Officinas de B. Horizonte	27	82,600	56$000	428$596	484$596	—	506$604	991$200	5.860
Total da tracção	83	414,200	187$166	1:380$808	1:567$974	—	1:122$426	2:690$400	6.190
Officinas de E de Dentro	47	82,850	192$000	471$345	663$345	—	330$855	994$200	8.000
Total de 1933	130	497,050	379$166	1:852$153	2:231$319	—	1:453$281	3:684$600	4.489
Total de 1932	59	165,500	271$081	826$345	1:097$426	—	942$574	2:040$000	6.630
Dif. para mais em 1933	71	331,550	108$085	1:025$808	1:133$893	—	510$707	1:644$600	—
Dif. para menos em 1933	—	—	—	—	—	—	—	—	—

PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE MANCAES A 4$000 O KILO

DEPARTAMENTOS	QUANTIDADES		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	LUCRO INDUSTRIAL		TOTAL	Custo do kilogr.
	Peças	Peso				Debito	Credito		
3.ª Inspectoria da loc. Norte....	1.437	10.297,000	2:049$458	17:517$687	19:567$145	—	21:620$855	41:188$000	1.905
5.ª Inspect. da loc. Lafayette....	603	3.655,000	532$934	5:620$170	6:153$104	—	8:466$896	14:620$000	1.685
2.ª Sub-Inspect. loc. E. Rios....	180	1.018,000	134$500	2:945$544	3:080$044	—	991$956	4:072$000	3.025
Officinas de B. Horizonte.....	615	3.214,000	730$000	12:236$813	12:966$813	110$813	—	12:856$000	4.034
Total da tracção.....	2.835	18.184,000	3:446$892	38:320$214	41.767$106	110$813	31:079$707	72:736$000	2.296
Officinas do E. de Dentro.....	4.124	17.381,500	11:792$777	39:279$235	51:072$012	—	18:453$988	69:526$000	2.866
Total em 1933.....	6.959	35.565,500	15:239$669	77:599$449	92:839$118	110$813	49:533$695	142:262$000	2.610
Total em 1932.....	9.603	45.039,000	9:229$807	86:139$307	95:369$114	—	84:786$886	180:156$000	2.117
Dif. para mais em 1933.....	—	—	6:009$862	—	—	—	—	—	—
Dif. para menos em 1933.....	2.644	9.473,500	—	8:539$858	2:529$996	—	35:253$191	37:894$000	—

PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE METAL PATENTE, A 5$000 O KILO

1.ª Inspectoria loc. S. Diogo ...	95	2.505,000	162$000	2:296$798	2:458$798	—	10:066$202	12:525$000	981
2.ª » » Barra.....	165	2.279,000	502$000	6:189$614	6:691$614	—	4:703$386	11:395$000	2.936
3.ª » » Norte.....	251	7.034,000	1:304$216	13:877$635	15:181$851	—	18:990$149	34:172$000	2:158
4.ª » » S. Dumont ..	106	2.312,000	766$000	1:775$401	2:541$401	—	5:718$599	8:260$000	1.099
5.ª » » Lafayette....	426	5.849,000	857$107	9:697$040	10:554$147	—	18:446$853	29:001$000	1.804
6.ª » » S. Lagoas.....	115	1.674,000	199$500	6:682$660	6:882$160	—	1:487$840	8:370$000	4.111
7.ª » » Corintho.....	187	2.942,000	632$000	5:913$542	6:545$542	—	8:164$458	14:710$000	2.224
8.ª » » A. Maia.....	196	2.152,000	909$000	3:256$489	4:165$489	—	6:594$511	10:760$000	1.935
9.ª » » Valença.....	47	513,000	103$000	494$302	597$302	—	1:967$698	2:565$000	1.164
2.ª Sub-Inspect. » E. Rios.....	170	2.489,000	257$000	3:392$726	3:649$726	—	8:795$274	12:445$000	1.466
3.ª » » Cachoeira ...	174	1.846,000	462$000	5:081$650	5:543$650	—	3:686$350	9:230$000	1.996
9.ª » » Portella.....	41	559,000	74$000	635$460	709$460	—	2:085$540	2:795$000	1.269
Officinas de B. Horizonte.....	4	24,000	3$000	37$925	40$925	—	79$075	120$000	1.705
Total da tracção.....	1.977	32.178,000	6:230$823	62:331$242	65:562$065	—	90:785$935	156:348$000	2.037
Officinas de E. de Dentro.....	708	3.364,900	1:197$147	12:145$662	13:342$809	—	3:481$691	16:824$500	3.960
Total em 1933.....	2.685	35.542,900	7:427$970	74:476$904	78:904$874	—	94:267$626	173:172$500	2.220
Total em 1932.....	2.038	30.723,000	5:835$815	58:833$376	64:669$191	—	165:753$309	230:422$500	2.104
Dif. para mais em 1933.....	647	4.819,900	1:592$155	15:643$528	14:235$683	—	—	—	—
Dif. para menos em 1933.....	—	—	—	—	—	—	71:485$683	57:250$000	—

PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE AÇO A 1$500 O KILO

DEPARTAMENTOS	QUANTIDADES		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	LUCRO INDUSTRIAL		TOTAL	Custo do kilogr.
	Peças	Peso				Debito	Credito		
Officinas do E. de Dentro.....	926	27.766,000	19:408$500	14:298$507	33:707$007	—	7:941$993	41:649$000	1.213
Total em 1933.....	926	27.766,000	19:408$500	14:298$507	33:707$007	—	7:941$993	41:649$000	1.213
Total em 1932.....	1.215	27.500,000	18:590$967	20:225$224	38:816$191	—	2:444$309	41:260$500	1.500
Dif. para mais em 1933.....	—	259,000	817$533	—	—	—	5:497$684	388$500	—
Dif. para menos em 1933.....	289	—	—	5:926$717	5:109$184	—	—	—	—

PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE CHUMBO A 2$000 O KILO

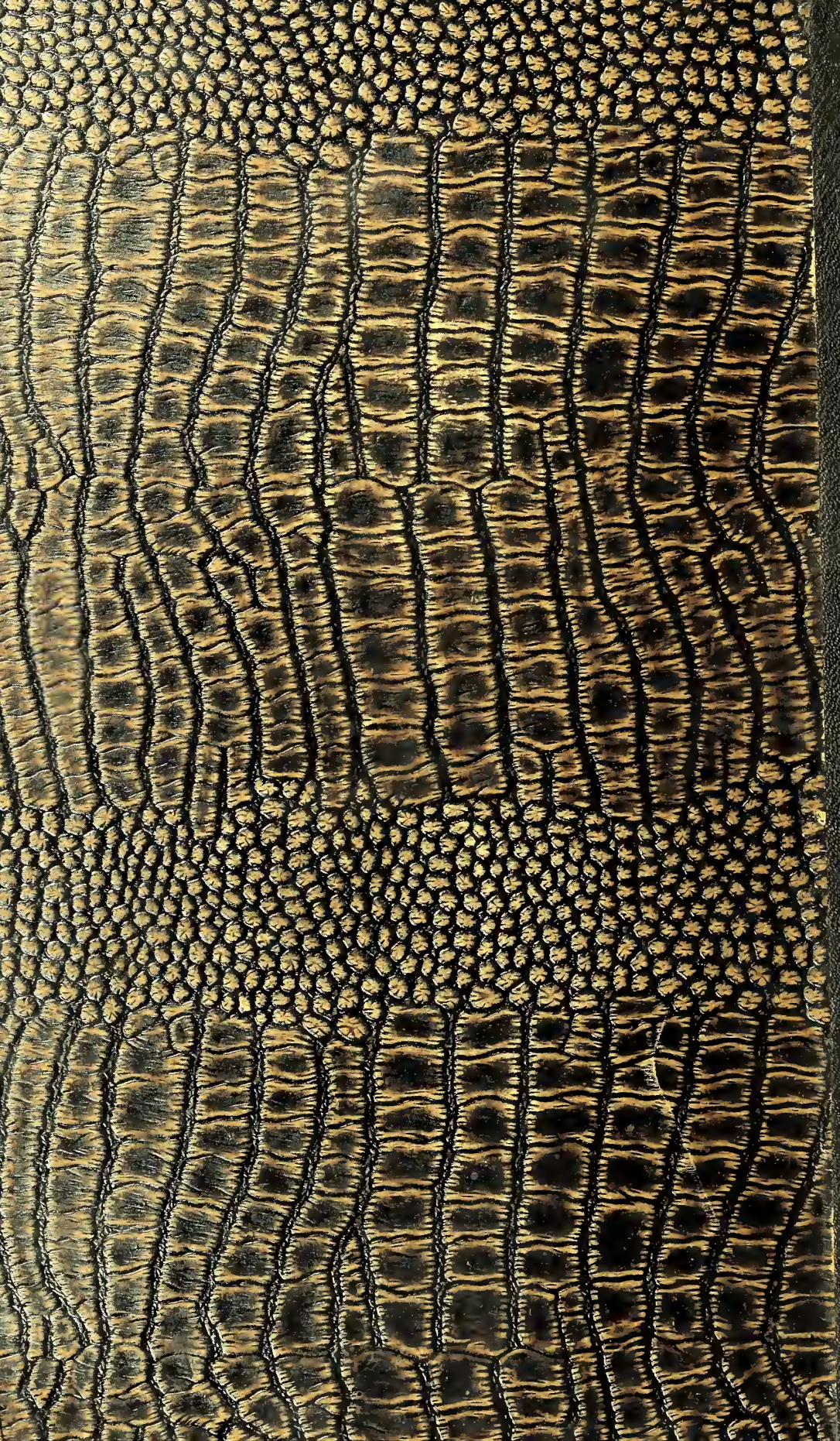
3.ª Inspectoria da loc. Norte....	32	50,000	16$000	67$280	83$280	—	26$720	110$000	1.665
5.ª » » Lafayette.....	7	273,500	29$780	441$400	471$180	—	75$820	547$000	172
Total da tracção.....	39	323,500	45$780	508$680	554$460	—	102$540	657$000	171
Officinas do E. de Dentro.....	174	549,000	82$000	387$350	469$350	—	628$650	1:098$000	854
Total em 1933.....	213	872,500	127$780	896$030	1:023$810	—	731$190	1:755$000	117
Total em 1932.....	89.754	2.329,000	621$500	2:392$113	3:013$613	—	1:644$387	4:658$000	1.293
Dif. para mais em 1933.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dif. para menos em 1933.....	89.541	1.456,500	493$720	1:496$083	1:989$803	—	913$197	2:903$000	—

PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE ZINCO A 4$000 O KILO

2.ª Sub-Inspectoria, E. Rios.....	120	52,000	14$000	240$844	254$844	46$844	—	208$000	4.900
Total em 1933.....	120	52,000	14$000	240$844	254$844	46$844	—	208$000	4.900

PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE COBRE A 7$000 O KILO

DEPARTAMENTOS	QUANTIDADES		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	LUCRO INDUSTRIAL		TOTAL	Custo do kilog.
	Peças	Peso				Debito	Credito		
3.º Sub-Inspect. Cachoeira	14	48,000	16$000	318$906	334$906	—	1$094	336$000	6 977
Total de 1933	14	48,000	16$000	318$906	334$906	—	1$094	336$000	6 977
Total em 1932	62	151,000	35$166	420$446	455$612	—	676$888	1:132$500	3 017
Dif. para mais em 1933	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dif. para menos em 1933	48	103,000	19$166	101$540	120$706	—	675$794	796$500	—

PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE LATÃO A 6$000 O KILO

5.º Inspect. loc. Lafayette	50	32,000	1$500	55$285	66$785	—	149$215	216$000	2 087
Total em 1933	50	32,000	11$500	55$285	66$785	—	149$215	216$000	2 087
Total em 1932	30	155,000	51$498	309$468	360$966	—	569$034	930$000	2 328
Dif. para mais em 1933	20	—	—	—	—	—	—	—	—
Dif. para menos em 1933	—	123,000	39$998	254$183	294$181	—	419$819	714$000	—